ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN
HERAUSGEGEBEN IM PREUSSISCHEN FINANZMINISTERIUM
SCHRIFTLEITER: INGENIEURBAU RICHARD BERGIUS · HOCHBAU Dr.-Ing. GUSTAV LAMPMANN
80. JAHRGANG BERLIN, JUNI 1930 HEFT 6

VOM NEUEREN VOLKSSCHULBAU.

Von Ministerialrat Hane, Berlin.

Auch das Volksschulhaus ist von den Wandlungen, die sich im heutigen Bauschaffen vollzogen haben, nicht unberührt geblieben. Denn das veränderte Lebensgefühl der Zeit muß sich getreulich in Raum- und Körperform aller Bauwerke spiegeln, sofern diese sich überhaupt zu ihrer Zeit bekennen wollen. Diese Erkenntnis dünkt uns heute einfach und selbstverständlich, nachdem wir von manchen Zwangsvorstellungen befreit sind und die neue Welt mit unbefangeneren Augen ansehen. Wir vom Bau können uns dabei der Pflicht nicht entziehen, den Triebkräften des Neuen nachzugehen; beim Schulhaus sollten wir uns daher mit den Zielen neuerer Erziehungslehre vertraut zu machen suchen, sofern wir nicht mit der bescheidenen Rolle zufrieden sind, ein gegebenes „Raumprogramm" nach dem Buchstaben in qm und cbm umzusetzen. Wenn Bauen Gemeinwerk zwischen Bauherrn und Baumeister sein soll, so muß zunächst auch Gemeinschaft der Zielsetzung vorhanden sein. Es ist dabei klar, daß das äußere Bild des heutigen Schulbaues durchaus nicht einheitlich ist und auch nicht sein kann — auch hier ein treues Abbild der Zeit mit ihrem Widerstreit ruhender und treibender Kräfte. Wesentlicher als die Gleichheit der Form ist dabei die Gemeinsamkeit des Wesenhaften in der Vielheit der Erscheinungen. Es ist auch weiter klar, daß Neues, besonders wenn es eine Erweiterung des Lebensspielraumes bedeutet, sich an vielräumigen, großen Gebäuden stärker durchsetzen kann als an kleinen und kleinsten Einheiten, bei denen die einfache Grundform einer Bereicherung stärksten Widerstand entgegensetzt und bei denen zusätzliche Forderungen leicht unverhältnismäßige Kosten auslösen können. Die Volksschulhäuser bewegen sich wie die Schulsysteme selbst in denkbar großen Gegensätzen. Von den einklassigen Schulen, die in Preußen noch 46,3 vH Schulkinder versorgen, bis zu den 24- und 32-klassigen Stadtschulen ist ein weiter Weg. Diese Tatsache kennzeichnet genügend die Schwierigkeiten, die einer gleichmäßigen baulichen Erfassung aller Schulfragen, die im Grunde bei großen und kleinsten Einheiten dieselben sind, entgegenstehen. Demgegenüber ist die Spannung bei den höheren Schulen viel geringer und bewegt sich zwischen 9 und 18 Grundklassen, im Ausnahmefalle etwas mehr.

Gewisse Dinge haben sich auch beim Schulhaus wie bei anderen Bauwerken durchgesetzt als Ergebnisse eines veränderten Lebensgefühls, wobei die Frage müßig ist, ob die Forderung des Lebens oder die Leistung der Technik voranschritt. Größere Glasflächen als Träger von Licht, Luft und Sonne zeugen heute bei jedem Bauwerk von dem stärkeren Bedürfnis, die Außenwelt in den Innenraum, mit dessen Gestaltung der Stubenmensch unserer Breiten von jeher rang, stärker hineinzuziehen; zweifellos ein Ausdruck des verstärkten Natursinns, der uns allen eigen ist. Wie überall, wird auch beim Schulhaus die äußere Erscheinung vornehmlich durch die Beziehung zwischen Fenster und Wandfläche bestimmt. Der gegen früher gesteigerte Sinn für bewußt gepflegte Körperlichkeit äußert sich, wie überall, so auch in der Schule; trotz der Not der Zeit steigen die Ansprüche an Sauberkeit, Ordnung und Bequemlichkeit, vor allem in wassertechnischer Hinsicht, kurz an die Dinge, für die es nur das Fremdwort „Komfort" gibt. Der Sinn für Klarheit, Strenge, Aufgeschlossenheit und Logik der Raumgestaltung drängt zu hellen Verkehrsräumen ohne sperrige Stützen und ohne lastende Gewölbe. Vom Bürohaus her kommt das Fensterband, der bauliche Ausdruck organisierter Massengebilde; auch im Schulhaus ein willkommenes Mittel, zwanglos Räume verschiedener Länge zu schaffen und die Raumaufteilung des Grundrisses elastisch zu halten. Auch beim Schulhaus hat der Zwang zu strenger Einhaltung der vorgeschriebenen Maße, besonders bei den Großräumen Turnhalle und Aula, vielfach die bekannten verkästelten Baumassen erzwungen, deren architektonische Bewältigung durch das flache Dach erleichtert wird. Daß innen und außen kein Platz mehr ist für betonte Monumentalität und repräsentative Gebärde, entspricht dem Geiste der viel beredeten Sachlichkeit, der uns nun einmal beherrscht und der schließlich nichts anderes bedeutet als Bekenntnis zum Leben und zu uns selbst. Sachlichkeit bedeutet hier, daß ein Haus für die Jugend geschaffen werden soll und nur für sie. Der Ausdruck „Schulpalast" dünkt uns heute ein Tadel. Auch vom Schulhaus erwarten wir, daß es in seiner Gestaltung die Verbundenheit mit dem Volksganzen ausdrückt; es nimmt daher nicht wunder, daß die unsere Zeit so bezeichnenden Massenbauten, die der neuen Wohnviertel, auch das Gesicht der in ihre Gemeinschaft eingefügten größeren Bauwerke mitbestimmen, gewiß also auch das des Volksschulhauses.

Wenden wir uns nun zu einigen pädagogischen Dingen; sie sind heute vielen Eltern dank der engeren Beziehungen zwischen Schule und Haus nichts Fremdes mehr. Ein wichtiger Grundbegriff der neueren Schule ist der „Arbeitsunterricht" neben dem früheren „Lernunterricht" — zugespitzt in der Gegenüberstellung von „Arbeitsschule" und „Lernschule". Die Arbeitsschule hat zum Ziel, daß der Bildungsstoff nicht nur durch Vortrag des Lehrers und Wiederholung durch die Schüler „rezeptiv" erworben, sondern durch die tätige Zusammenarbeit von Lehrern und Schülern gemeinsam „erarbeitet" wird. Das bedeutet ein etwas verändertes Verhältnis zwischen Lehrer und Schülern, eine Lockerung des bisherigen Gegensatzes und zugleich eine engere Verbindung. Der Lehrer rückt den Schülern näher, was sich äußerlich schon dadurch kenntlich macht, daß das Katheder vielfach wegfällt und der Lehrer bei oder unter seinen Schülern sitzt. Die Schüler selbst treten durch Rede und Gegenrede in Verbindung. Dadurch wird auch ihre körperliche Haltung freier. Der Lehrer wird die Kinder gelegentlich anders um sich gruppieren wollen, als es bei der üblichen Anordnung fester zweisitziger Bänke möglich ist. Hieraus ist

es im wesentlichen zu erklären, daß die herkömmliche feste Schulbank vielfach aufgegeben und durch bewegliche Tische und Stühle ersetzt wird. Gewisse Schwierigkeiten können durch die übliche Seitenbeleuchtung entstehen. Es kommt hinzu, daß man die Flurwand der Klasse gern noch zu Schreib- und Ansteckflächen ausnutzen will und daher auch dort gute Beleuchtung haben möchte. Das führt dazu, daß die Fensterflächen wachsen. Auch Versuche mit doppelseitigem, ja dreiseitigem Licht sind schon gemacht, bedingen natürlich ganz andere Grundformen des Bauwerks. Die Fensteranordnung im einzelnen bewegt sich zwischen den Grenzfällen des weit gespannten Großfensters, das noch eine Art Eigenleben führt (Otto Haesler hat das in seiner schönen Celler Schule in zugespitzter Form ausgeführt: Z. d. B. 1928, S. 701) und dem Fensterband, der Reihung eng gestellter Fenster. Diese Anordnung ist elastischer für die Aufteilung der Räume; eine einfache Rechnung ergibt, daß man auf eine Fensterfrontlänge von 28 bis 30 m drei große oder vier bis fünf kleinere Klassen anordnen kann. Beweglichkeit der Raumaufteilung kann auch von Nutzen sein für Erweiterungen, besonders wenn bei vorübergehendem Steigen der Kinderzahl Ausweichklassen geschaffen werden müssen, ohne daß man anbaut. Kenntnis der Klassenfrequenzen und des Standesamtregisters, die über die Geburtenzahl der einzelnen Jahre Auskunft geben, ist beim Entwurf wichtig. Die Aufteilung der Klassenfenster selbst löst sich vom Schema des Wohnhausfensters und wird stark beherrscht durch die obere Kippflügelzone. Auch das Schiebefenster hält seinen Einzug ins Schulhaus. Es hat auch hier den Vorzug, daß die Fensterbank noch mit Gerät oder Blumen usw. beim Oeffnen bestellt bleiben kann. Um das bei normalen Fenstern zu ermöglichen, schaltet man vielfach unter den beweglichen Flügeln eine feste Zone ein, so daß die Fensterbretter beim Oeffnen der Flügel noch bestellt bleiben können. Die übliche Brüstungshöhe von 1 m wird von vielen als beziehungslos zum jugendlichen Maßstab bezeichnet und niedriger gewünscht.

Arbeitsunterricht erstrebt Uebung und Ausbildung aller Kräfte, nicht nur Erwerb bestimmter lehrplanmäßiger Kenntnisse. Neben dem Verstand sollen auch die schöpferischen Kräfte durch Werkunterricht, Zeichnen, Musik, Nadelarbeit entwickelt werden; dazu ist eine gewisse Erweiterung des Schulraumes unerläßlich. Mit diesem Ziel hängt die Forderung nach Sonderräumen für gewisse Unterrichtsfächer eng zusammen. Hier treten aber auch die erzieherischen, d. h. die formbildenden Kräfte der neuen Schule, die über das reine Lernen hinaus erziehen will, zutage. Auch soziale Ziele sind mitbestimmend. Die soziale Entwicklung hat zwangläufig den Aufgabenkreis der Schule erweitert. So ist z. B. der Musikunterricht der Schule für weite Volkskreise oft die einzige Form, in der musikalische Talente der Jugend entwickelt werden können. Erzieherische Ziele verfolgt neben sozialen Zielen das Schulbad. Das gesteigerte hygienische Bedürfnis der Zeit, soziale Fürsorge und die wichtige volkserzieherische Aufgabe, Körperpflege durch regelmäßige Uebungen zur festen Gewohnheit fürs Leben zu machen, haben das Schulbad schon in ganz kleine Schulhäuser hineingebracht. Vielfach ist die Schule der gegebene Ort, an dem sich solche Möglichkeiten für weitere Kreise überhaupt erst schaffen lassen. Aehnliches gilt von der Lehrküche. Diese „Fächer", soweit dieser Ausdruck für Erziehungsbereiche angewandt werden darf, wollen im Sinne der ganzen pädagogischen Grundeinstellung nicht mehr nebensächlich behandelt werden, sondern verlangen Gleichberechtigung. Baulich beginnt sich das bei größeren Schulen vielfach so auszuwirken, daß das früher übliche Kellergeschoß — wahrscheinlich ein mitgeschlepptes altes Erbstück aus dem Wohnhaus mit seiner Vorratswirtschaft — zu einem ebenerdigen Untergeschoß mit niederer Stockwerkhöhe sich umformt. In ihm erhalten Werkraum, Arbeitsraum, Schulküche, Bad, Fahrradraum, Schulspeiseraum usw. vollwertigere Räume, auch hört damit der üble Brauch auf, die Hausmeisterwohnung mit ihrem Fußboden unter Gelände zu legen.

Die Erfüllung zusätzlicher Raumforderungen ist bei der heutigen Wirtschaftslage oft nur dadurch möglich, daß die Sonderräume möglichst vielseitig ausgenutzt werden. Es ist nicht unbekannt, daß man selbst im reichen Amerika jeden Schulraum nach einem ausgeklügelten Verfahren auf seine Wirtschaftlichkeit prüft, d. h. ob er auch sein vollgerüttelt Maß Stunden arbeitet und ob die sonstigen Aufwendungen, z. B. an Elektrizität sich auch lohnen. Aus ähnlichen Erwägungen strebt man bei uns eine gemeinsame Benutzung für verschiedene Zwecke an. In der Volksschule wird das dadurch erleichtert, daß sie keine Fachlehrer kennt, und daß der Anteil der Sonderfächer am gesamten Unterricht nicht so groß ist wie in der höheren Schule. Der Architekt darf sich dabei die Mühe nicht verdrießen lassen, das Geheimnis der Stundenpläne zu lüften und mit technisch-wirtschaftlichem Denken an das Bauprogramm, das ihm der Bauherr freundlichst in die Hand drückt, kritisch heranzutreten. Es sind räumliche Vereinigungen von Zeichnen und Nadelarbeit, auch von Zeichnen und Musik oder naturwissenschaftlichem Unterricht (so in Haeslers Celler Volksschule) möglich. Erleichtert würde das alles, wenn man sich stärker als bisher von dem starren, technisch oft überzüchteten Spezialgerät freimachte und zu einheitlicheren Tischen verschiedener Größe mit wagerechter Platte und zu Stühlen statt fester Bänke überginge. Da die Lehrpläne der Volksschule nicht starr sind, vielmehr den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden können, wird die eine Schule auf dieses, die andere auf jenes Fach mehr Wert legen. Das starke Anschwellen der Sonderräume hat in dem bekannten Entwurf zur Neuköllner Versuchsschule von Karsen und Taut (Z. f. B. 1928, Heft 5) — neben einer andern pädagogischen Zielsetzung — mit dazu geführt, auf die „Heimklassen" überhaupt zu verzichten und nur „Spezialklassen" einzurichten, die nun für ihre Sonderaufgaben technisch sehr eingehend ausgerüstet werden sollen und neben versenkbaren Seitenlichtfenstern noch Laternenlicht erhalten sollen.

Es bedarf keines Hinweises, daß der Gedanke der körperlichen Erziehung und Ertüchtigung, der im ganzen Volke heute so eingewurzelt ist, auch die Volksschule erobert hat. Die Forderung nach einer Turnhalle steht dabei nicht in vorderster Linie. In den preußischen Richtlinien für den Unterricht in den Leibesübungen steht das goldene Wort: „Es wird grundsätzlich im Freien geturnt". Daraus ergibt sich, daß die Freiflächen des Schulgrundstücks sorgfältig in die Gesamtgestaltung einbezogen werden müssen; nicht im Sinne eines formal-ästhetischen Städtebaues (etwa nach dem Rezept: Im Anfang war der Ehrenhof), sondern im Sinne einer sachlichen, den Aufgaben der Nutzflächen entsprechenden Leistungsverteilung. Leicht ist es z. B. bei einiger Aufmerksamkeit, auch für kleinere Schulanlagen die 100 m-Laufbahn (Aschenbahn), das Kernstück der Leibesübungen, mit Ablauf und Auslauf an geeigneter, dem Verkehr entzogener Stelle zu schaffen. Wichtig ist, daß die freie Schulhoffläche rechteckige klare Form hat und die nötigen Maße für Bewegungs- und Parteispiele enthält. Die heute so wichtigen Bodenübungen verlangen rechteckige, geschützte und gepflegte Rasenflächen statt gezirkelter „Schmuckstreifen". Einige fest eingebaute Turngeräte mit Sprunggrube und Wurfplatz usw. sollten gesondert angelegt werden. Es wird bei unsern Verhältnissen selten möglich sein, alle diese Dinge in einer geschlossenen besonderen Uebungsstätte nach bekannter Art zu vereinigen und von dieser den Tummelplatz für die Pausen zu trennen, was ja natürlich das beste wäre. Weitere Ansprüche an die Freiflächen stellt der biologische Unterricht im Schulgarten. Die Aufgaben des Schulgartens sind: arbeitsunterrichtliche Erkenntnis pflanzlichen Lebens, Gartenarbeit als Erziehung zur Naturverbundenheit, Schaugärten zur Veranschaulichung biologischer Gemeinschaften usw. Auch schattige ruhige

Plätze zum Unterricht im Freien werden gewünscht. Zu den Freiflächen dürfen auch die Dachplattformen gerechnet werden, die in engen Großstadtverhältnissen noch für Leibesübungen oder Unterricht herangezogen werden.

Der Unterrichtsplatz im Freien leitet über zur Freiluftschule. Hier läßt sich die ebenerdige Klasse weit nach dem Freien zu öffnen, hier wird sozusagen grundsätzlich auch im Freien unterrichtet.

Zu den Uebungsstätten im Freien tritt die Turnhalle als überdachte Freifläche und als Ort des Geräteturnens. Sie ist durch den Geräteraum, den die Bewegungs- und Bodenübungen erzwungen haben, freiräumiger und übersichtlicher geworden. Sie folgt im wesentlichen noch den Ueberlieferungen des Jahnschen Turnens. Meist sind die überhohen Fensterbrüstungen noch üblich, und man entschließt sich nur zögernd, durch tiefer herabgezogene Fenster und Türen die Turnhalle nach den Uebungsstätten im Freien aufzuschließen. Daß zum Turnen richtige Kleidung und Körperpflege gehört, dünkt uns selbstverständlich. Also Ankleideraum und Waschvorrichtung. Der reine Gymnastikraum, wie er in Amerika viel üblich ist, d. h. ein mäßig hoher, heller und luftiger Saal ohne viel Gerät, scheint sich trotz seiner Vorzüge in Deutschland noch nicht recht einbürgern zu wollen.

Die Schule strebt danach, aus ihrer bisherigen Abseitsstellung herauszutreten und zu einem Mittelpunkt der Bildungsarbeit kleinerer oder größerer Volkskreise zu werden. Daher verdienen Versuche Beachtung, durch Angliederung von kleinen Turn- und Versammlungssälen weitere Kreise an der Schule teilnehmen zu lassen. Hier trifft die Schule auch mit den verwandten Aufgaben der Jugendpflege, also der Arbeit für die schulentlassene Jugend zusammen. Es brauchen nur die bei verschiedenen Organisationen und Verwaltungen zerstreut vorhandenen Mittel zusammengefaßt werden, um etwas Einheitliches zu schaffen.

Aus diesem Streben ist die Forderung zu verstehen, auch in kleineren Schulen einen größeren Raum zu haben, in dem eine solche Annäherung stattfindet. Die Not muß dabei erfinderisch sein. Denn es wird nur in sehr großen und günstigen Verhältnissen möglich sein, eine „Aula" zu schaffen. Wo eine Turnhalle vorhanden ist, wird man sie für größere Gelegenheiten mitverwenden können. Voraussetzung ist, daß von vornherein Zugänge, Verkehrsräume, Gerätaufstellung usw. richtig durchdacht sind, und daß vor allem die Frage, wo das Gestühl bequem aufbewahrt wird, gelöst ist. In vielen Fällen werden auch die Musikzimmer schon für Elternabende und kleinere Vorführungen genügen. Technische Hilfsmittel, wie die Ausnutzung der Hohlräume von Steildächern, sind bekannt und durch moderne Holzkonstruktionen erleichtert. In der Regel braucht man auch nicht die ganze Schülerzahl in Rechnung zu stellen, weil die Grundschüler an gemeinsamen Feiern in der Regel doch nicht teilnehmen. Die „Aula" hat früher in der Schule so etwa die Rolle der „guten Stube" im Bürgerhaus gespielt. Dem Architekten war sie wegen der „reicheren Ausstattung", die der Kostenanschlag ausdrücklich bewilligte, ein willkommenes Betätigungsfeld. Das Wunschbild des „vornehmen" Festsaales gesellschaftlicher Art ist auch heute noch bei vielen derartigen Räumen unverkennbar. Dem entspricht auch die meist noch übliche Anordnung im Obergeschoß, während doch auch die ebenerdige Lage viel Vorteile hat, u. a. den ganzen Apparat an Treppen, Vorräumen usw. vereinfacht. Wenn man das Glück hat, heute überhaupt eine Aula bauen zu dürfen, so sollte man sie bis ins letzte zunächst zweckhaft durchdenken. Wichtig ist ein gestaffeltes Podium für Aufführungen aller Art. Die dem Theater nachgeahmte „Guckkastenbühne" mit Vorhang und oder gar Kulissen ist dabei nicht unbedingt nötig, vielleicht auch gar nicht einmal zweckmäßig. Denn sie drückt nicht Gemeinschaft der Feiernden aus, sondern mehr die Trennung in Gebende und Empfangende. Anregungen könnte dafür vielleicht eher das Laienspiel geben, man denke z. B. an Räume wie in Bartnings Frankfurter Musiklandheim (Z. d. B. 1930, Nr. 8). Daß der Raum dabei peinlich sorgfältig mit allem technischem Zubehör, etwa auch für stehendes und laufendes Lichtbild, eingerichtet sein soll, versteht sich. Es bedarf dann kaum noch viel zusätzlichen Schmuckes. Auf diesem Gebiete sind vielleicht noch Zwangsvorstellungen und unverdaute Erinnerungsreste zu überwinden. Man vergißt oft, daß der Raum nur Hülle und Hintergrund für die Menschen ist, bei der Schule für bunt und frisch gekleidete Jugend, und daß diese im Verein mit Bannern, Blumen usw. dem Raum erst Leben und Heiterkeit gibt, besser als es ornamentale Zutaten vermögen.

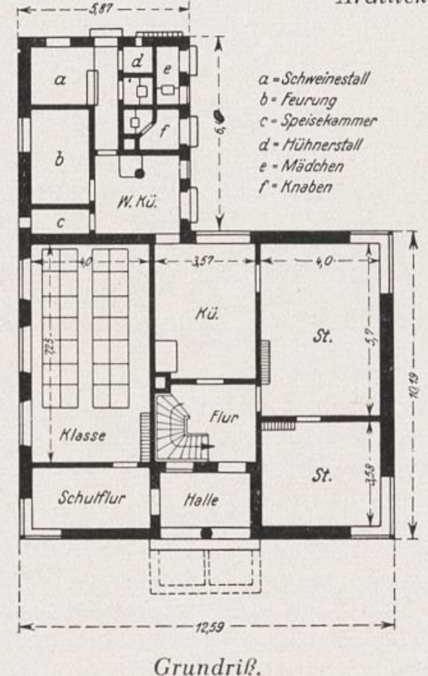
Im Zusammenhang damit noch einige Worte über die Farbe in der Schule. Auch hier scheint sich die Entwicklung zu beruhigen. Die Farbe, die vor einigen Jahren noch sehr ungebärdig tat, tritt wieder in Reih und Glied und ordnet sich unter. Man sieht in der farbigen Behandlung der Räume nicht mehr eine isolierte „künstlerische" Aufgabe, sondern fügt sie in den Sinn des Ganzen ein. Man lehnt es ab, sie um ihrer selbst willen sprechen zu lassen. Lichte Töne ohne aufregende, aber auch ohne abstumpfende Wirkung werden bevorzugt. Sie erweitern den Raum und sind Träger von Licht und Sonne. Viele Hygieniker setzen sich wegen der günstigen biologischen Wirkung für das reine Weiß der Klassenzimmer ein, zu diesen ganz hellen Tönen treten dann stärker farbige, oft lustige Untertöne an den Untergliederungen und Begrenzungen der Flächen sowie an Gerät und Zubehör des Raumes. Da die vier Wände eines Klassenzimmers völlig verschiedene Funktionen haben, ist es auch durchaus denkbar, dies in einer verschiedenfarbigen Behandlung der Wände zum Ausdruck zu bringen; ohnehin wünschen viele Pädagogen eine ruhig und nicht blendend wirkende Katederwand, auf der doch die Augen der Kinder meist ruhen. An Stelle betont lehrhafter bildlicher Darstellungen läßt man vielfach die Lehrmittel selbst — z. B. naturwissenschaftliche Sammlungen — in freistehenden oder eingebauten Glasschränken sprechen. Um auch den Volksschulkindern das deutsche Kunstgut näherzubringen, sorgt man für geeignete Stellen, wo Graphiken, Reproduktionen usw. in Wechselrahmen oder an verglasten Ansteckflächen zur Schau gestellt werden können. Daß man Treppenhäuser und Eingangshallen — die von der Jugend doch nur im beschleunigten Tempo genommen werden — nicht mehr durch besonders reiche Bemalung „hervorhebt", gehört zu den Selbstverständlichkeiten, die sich aus der Natürlichkeit der heutigen Baugesinnung ergeben. Es gibt im übrigen für alles das keine Rezepte und Normen, wie sie oft gewünscht werden. Die Fragen lösen sich aber meist leicht, wenn man unbelastet von vorgefaßten Meinungen sachlich an sie herantritt und sich von der Aufgabe des Schulhauses tragen läßt.

Wenn sich der Architekt in den Sinn der heutigen pädagogischen Forderungen einigermaßen einlebt, was gar nicht so schwierig ist, so wird sein Bauwerk nicht nur ein Gefäß oder eine Hülle sein, sondern es wird bildende Kräfte ausströmen können. Die Eindrücke, die das Schulkind in den langen Jahren seiner Schulzeit täglich empfängt, sind unaufhörlich und nachhaltig; denn sie fallen in die empfänglichste Lebenszeit. So kann das Schulhaus selbst zum Erzieher werden, indem es unaufdringlich, aber stetig einwirkt. Das Klare, Strenge und Natürliche moderner Baukunst und ihre Verbundenheit mit der Natur kann so zu einem Lebensgesetz werden, das über die Schulzeit hinaus Geltung behält.

Die nun folgenden Beispiele aus dem Schulbau der letzten Jahre sind zwanglos zusammengestellt. Bei dem Umfang und der Mannigfaltigkeit des Gebietes können sie nur Stichproben geben; ihre Aufgabe ist, zum weiteren Nachdenken über die Frage des Volksschulbaues anzuregen.

EINKLASSIGE SCHULE MIT LEHRERWOHNUNG IN BANTUM AUF SYLT (REG.-BEZ. SCHLESWIG-HOLSTEIN).

Architekt Regierungsbaurat Oelker, zur Zeit Sangerhausen.



Grundriß.

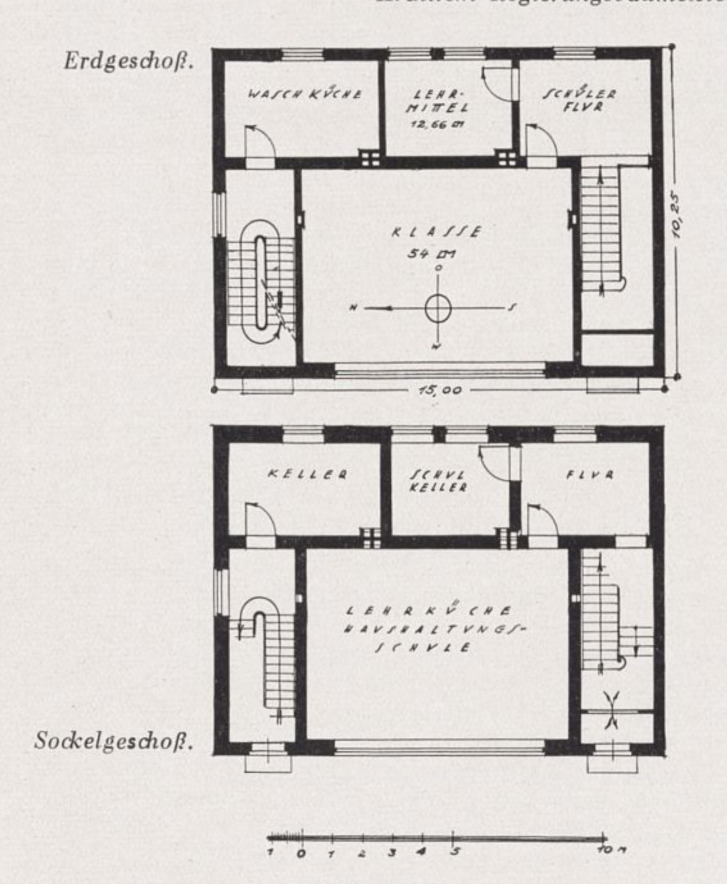


Ansicht.

Kleine Schule für nur 28 Kinder. Die Lehrerwohnung nimmt bei diesen kleinsten Schulen einen verhältnismäßig großen Raum ein. Bei aller gebotenen Einfachheit ist durch offene Vorhalle und genügenden Schulflur eine gewisse Geräumigkeit erzielt. Angebauter Wirtschaftsflügel auch als Wärme- und Windschutz. Im Dachgeschoß noch Stube und Kammer sowie Raum für Ausbau einer weiteren Kammer. Sammelheizung. Verwendung bodenständiger Bauweise ist ohne romantische Aufdringlichkeit verwertet. Die auf die Gebäudekanten gerückten Fenster geben der Eingangsfront Ruhe und binden sie zugleich mit den Giebelwänden zusammen.

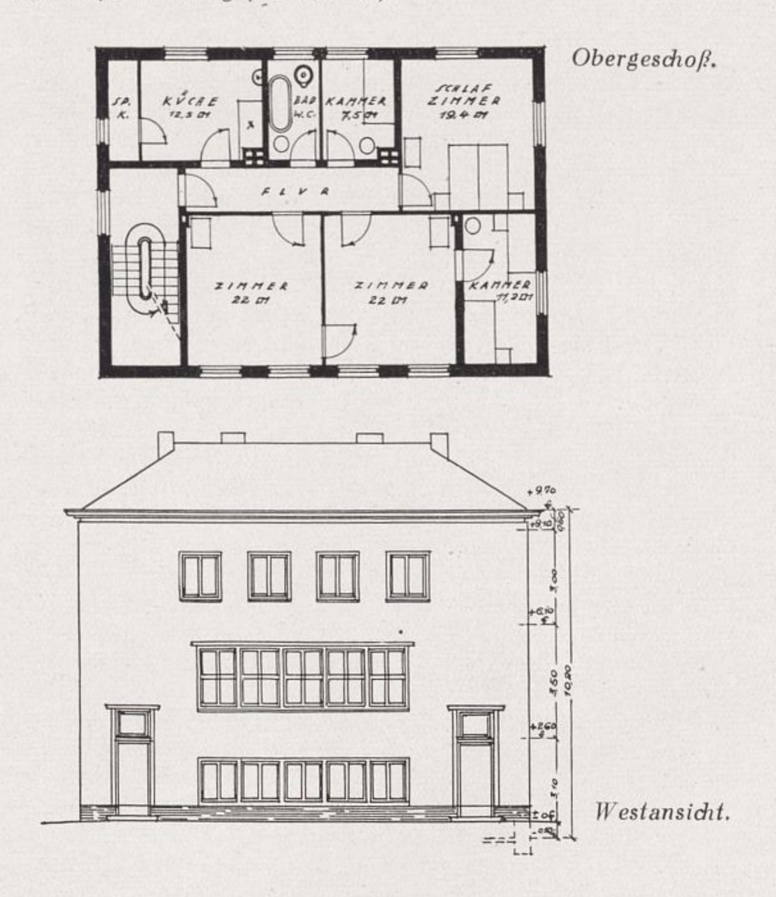
ENTWURF EINER EINKLASSIGEN SCHULE MIT LEHRERWOHNUNG IM REG.-BEZ. OPPELN.

Architekt Regierungsbaumeister Fleischmann, Kreuzburg (Oberschles.)



Erdgeschoß.

Sockelgeschoß.



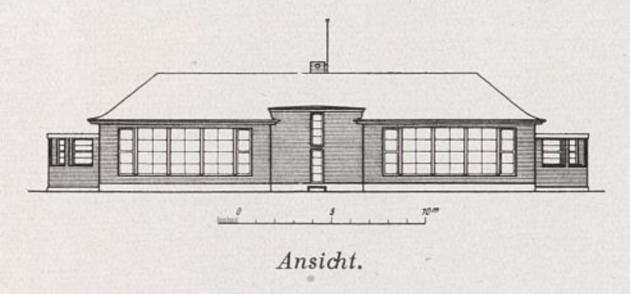
Obergeschoß.

Westansicht.

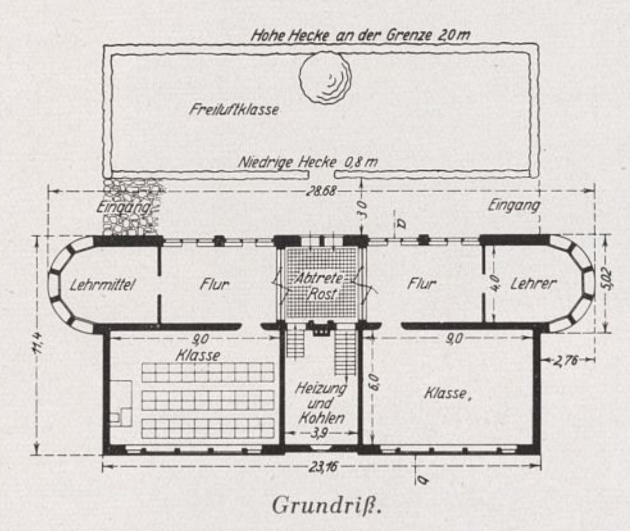
Ein neuerer Typ, der auf einen älteren zurückgeht. Im Untergeschoß, dessen Fußboden nur etwa 0,50 m unter Gelände liegt, ist entsprechend dem Klassenraum noch ein weiterer Unterrichtsraum (hier Lehrküche) vorgesehen. Dazu Keller für Schule und Wohnung. Klasse im hohen Erdgeschoß. Sie ist von Nebenräumen und Treppen umschlossen, so daß nur eine abkühlende Außenwand vorhanden ist. Einheitliches großes Fenster mit Unterteilung. Darüber Lehrerwohnung. Will man eine einklassige Schule mit Lehrerwohnung zweigeschossig anlegen, was an sich wirtschaftlich sein kann, so muß die Erdgeschoßgrundfläche wachsen, das Mehr kommt der Schule zugute. Ofenheizung. Um die Möglichkeit späterer Dachausbauten zu haben, werden meist geneigte Dächer für derartige Bauwerke gewählt.

ENTWURF EINER ZWEIKLASSIGEN SCHULE OHNE LEHRERWOHNUNG.

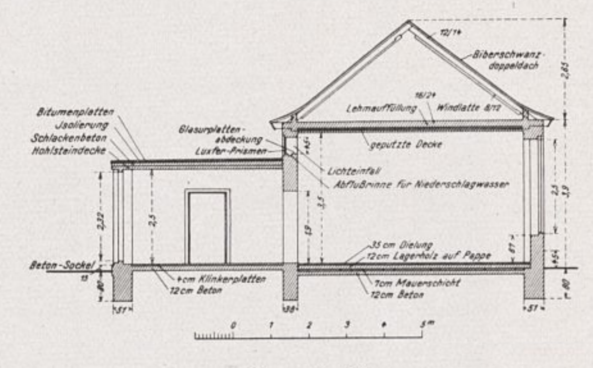
Architekt Regierungs- und Baurat Kraatz, Liegnitz.



Ansicht.



Grundriß.



Querschnitt.

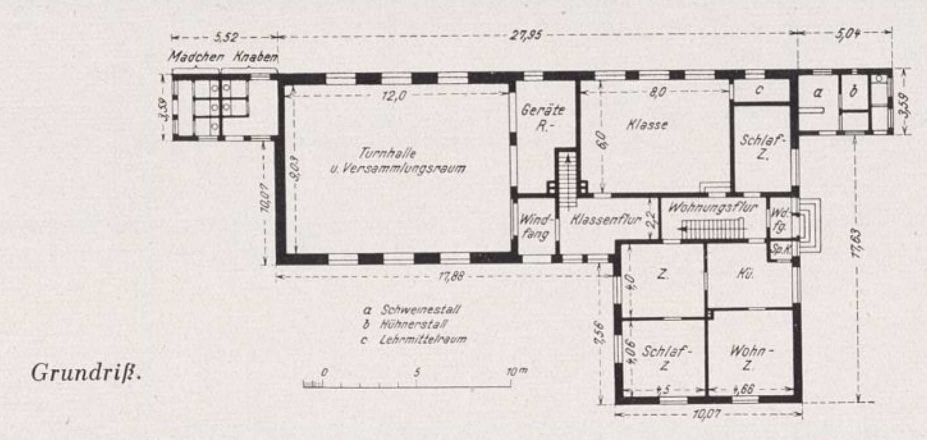
Lehrerwohnungen sind schon vorhanden, bei der Planung hatte man also freie Hand. Auf Unterkellerung ist verzichtet, kleine Sammelheizung in Zwischengelaß, dessen Fußboden nur leicht vertieft ist. Der Flur ist nur 2,50 m i. L. hoch, konnte also auf die stattliche Breite von 4 m gebracht werden, ohne daß ein erhebliches Mehr an umbautem Raum entstand. Flurteil legt sich als Vorlage vor die Klassen und ist flach gedeckt; das mäßig geneigte Hauptdach über den Klassen kann wegen der geringen Spannweite von 6 m ganz einfach konstruiert werden. Der breite Flur schließt sich nach einer Rasenfläche für Bodenübungen und Freiluftunterricht auf. Zwischen Flurdecke und Dachgesims ergibt sich ein Wandstreifen, in den Luxferprismen eingebaut werden sollen, um das Licht in der Klasse noch zu verstärken und zu zerstreuen.

EINKLASSIGE SCHULE MIT LEHRERWOHNUNG UND TURNHALLE IN HUMSTRUP (REG.-BEZ. SCHLESWIG-HOLSTEIN).

Architekt Regierungsbaurat Oelker, jetzt Sangerhausen.



Ansicht.



Grundriß.

Im Erdgeschoß Klassenzimmer mit kleiner Lehrmittelzelle und Lehrerwohnung. Im Dach noch Kammer und Kleinstwohnung. Ueber der Klasse im Dach Werkunterrichtsraum. Die kleine Turnhalle ist auch für die Bevölkerung der an der dänischen Grenze liegenden Ortschaften bestimmt und dient ihr zugleich als Versammlungsraum. Vereinigung zweier Bauaufgaben und der Baumittel ist für beide Teile nützlich, weil in der Ausführung zweckmäßig und wirtschaftlich. Einfaches Schleppdach statt der drei Giebelchen über dem Turnhallenfenster würde die Anlage vielleicht noch ruhiger und geschlossener machen.

DREIKLASSIGE SCHULE MIT LEHRERWOHNUNG IN POLANOWITZ (REG.-BEZ. OPPELN).

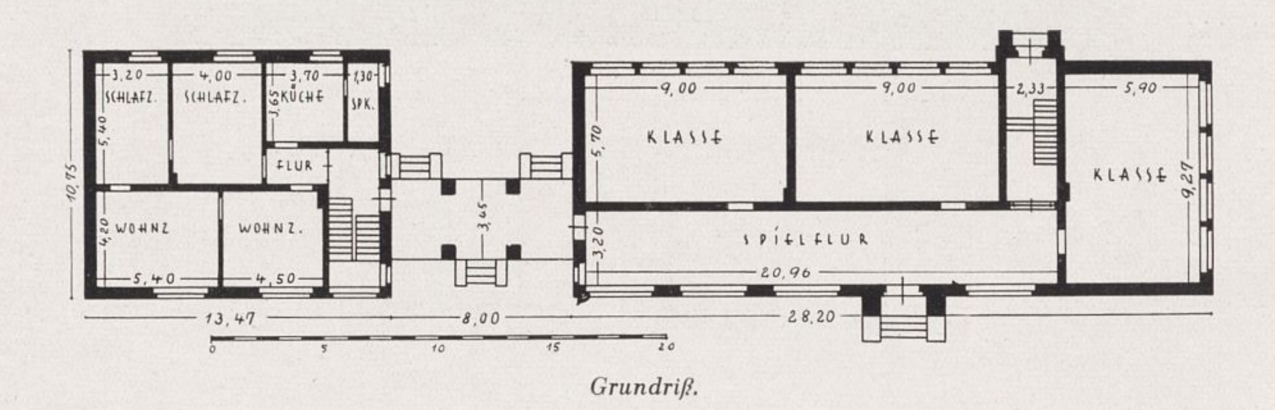
Architekt Regierungsbaurat Kellermann, jetzt Lüneburg.



Straßenansicht nach Norden.

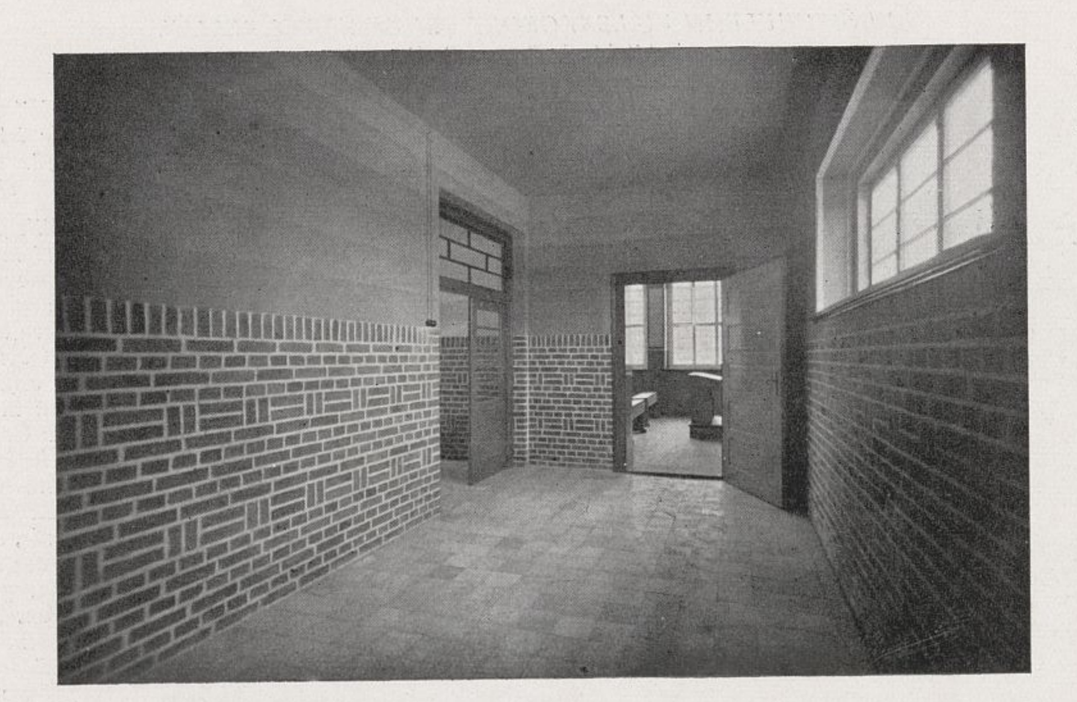


Südansicht vom Hof aus.



Grundriß.

Klassengebäude und Wohnhaus getrennt. Dadurch läßt sich der Wohnungsgrundriß nach einem der vielen heute üblichen Muster entwickeln; die Schwierigkeiten, die sich bei Anlage der Wohnung über den Klassen ergeben, fallen weg. Im Klassengebäude ergibt sich ohne Zwang und Aufwendigkeit ein breiter Flur, der auch als Spielflur benutzt werden kann. Er ist mit Ziegelmuster verkleidet, so daß er auch einer weniger pfleglichen Behandlung standhalten wird. Die Gesamtlage ist in die weite ebene Landschaft bewußt breit hingelagert, was noch durch die eingeschobene offene Halle und die betont wagerechte Einfriedigung verstärkt wird. Der Schulflur hat zweckmäßig seiner Aufgabe entsprechend ein hochliegendes Fensterband erhalten.



Schule in Polanowitz. Flur für Turnübungen.

DREIKLASSIGE SCHULE OHNE LEHRERWOHNUNG IN FISCHBACH (NAHE).

Architekt Heilig, Langen bei Darmstadt.

STRASSEN-ANSICHT

UNTERGESCHOSS

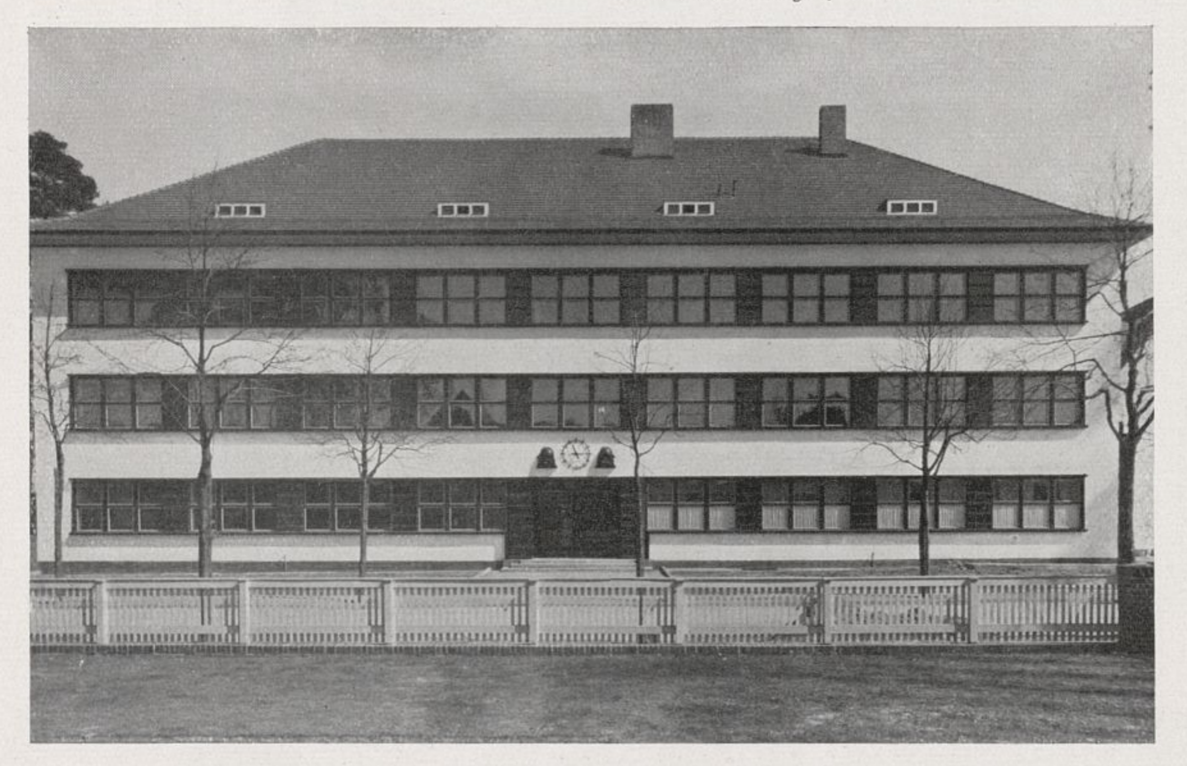
HOFANSICHT

HAUPTGESCHOSS

GIEBELANSICHT

3KLASSIGESCHULE
·FISCHBACH·NAHE·

Schule an einem Berghang in engem Tal. Das nach hinten ansteigende Gelände ermöglicht Ausnutzung des Untergeschosses für eine Kleinwohnung (Hausmeister). Lehrerwohnungen waren nicht verlangt. Weiter im Untergeschoß: Brausebad für Schule, verbunden mit Wannenbad für Gemeinde. Der Schuleingang ist in den angelehnten Abortanbau gelegt, so daß sich im Hauptgeschoß eine Flurerweiterung und Kleiderablage, kleines Lehrer- und Lehrmittelzimmer ergeben. Grundsätzlich sollen auch bei den kleinsten Schulen die Ueberkleider der Kinder nicht mehr mit in die Klasse genommen werden. Eine von den drei Klassen ist auf etwa 11 m Länge gebracht und hat ein Podium, so daß die Klasse auch als Vortragsraum für die Gemeindeabende dienen kann. Die Fensterflächen der zwei großen Klassenfenster sind gegen früher gewachsen. Aborte durch Eingang mit Schulhaus verbunden. Sockel in der Nähe gewonnener sichtbarer Bruchstein, Putzflächen, Schieferdach. Erweiterung ist bei dem knappen Gelände nur durch Aufstockung möglich, für diesen Fall schlägt der Architekt Flachdach vor, damit das Steildach über fast drei Geschossen nicht unmaßstäblich erscheint.



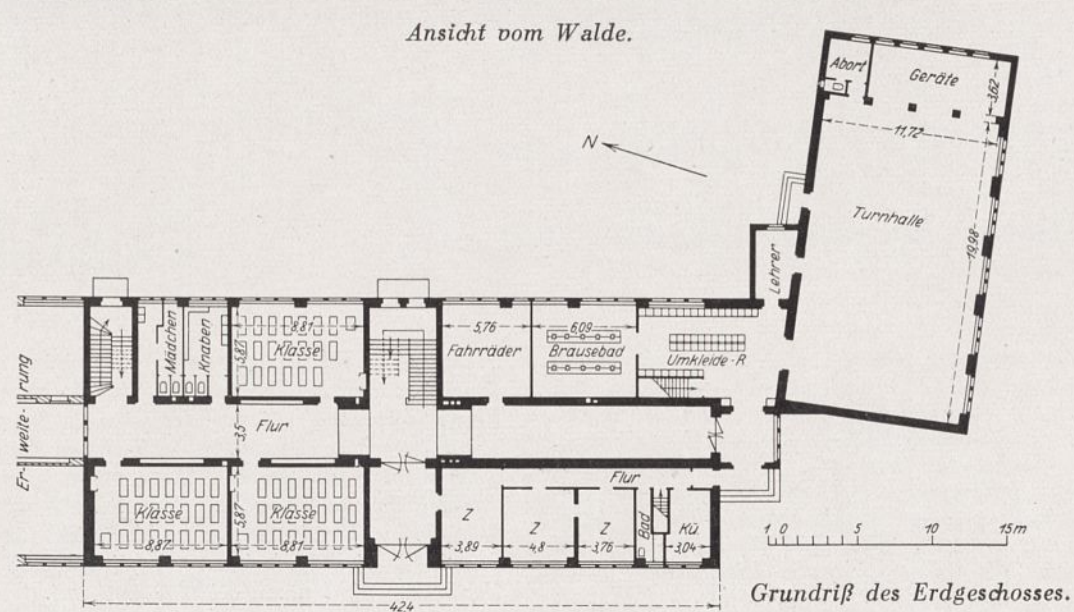
Ansicht von der Straße.

Zur Zeit 8 Klassen, das Gebäude ist vorsorglich schon für mehr Klassen eingerichtet.

Mittelflurige Anlage. Bei nur 43 m Gebäudelänge ist die Beleuchtung des Mittelflures durch Kopf- und Treppenlicht noch gut. In den Obergeschossen treten noch seitliche Flurerweiterungen mit Schauschränken in der Gebäudemitte hinzu. Unterkellerung vorhanden, doch liegt der Fußboden des Erdgeschosses dicht über Gelände, so daß die Kinder ohne die sonst übliche Differenztreppe das Erdgeschoß betreten. Die niedrige Fußbodenanlage des untersten Nutzgeschosses ergibt zwanglose Verbindung mit Ankleideraum und Turnhalle. Schöne Hausmeisterwohnung auch in diesem Geschoß. Flurwände sind flach ausgenischt zur Aufnahme der Garderoben, die dadurch nicht so ins Auge fallen. Fenster an den Flurenden so breit wie möglich gemacht. Eingangstüren fast völlig verglast im Gegensatz zu den „kunstgewerblich" aufgemachten schweren Eingangstüren von früher. Durchgehende Verglasung der Treppenhausfenster. Folgerichtige Ausbildung der Front mit starker Betonung der Wagerechten; Verkleidung der Kanten mit Terrakotta. Fensterband mit weit gestellten Hauptpfeilern. Klassenlage O und W, Turnhallenfenster auf normale Brüstungshöhe herabgezogen.



Ansicht vom Walde.

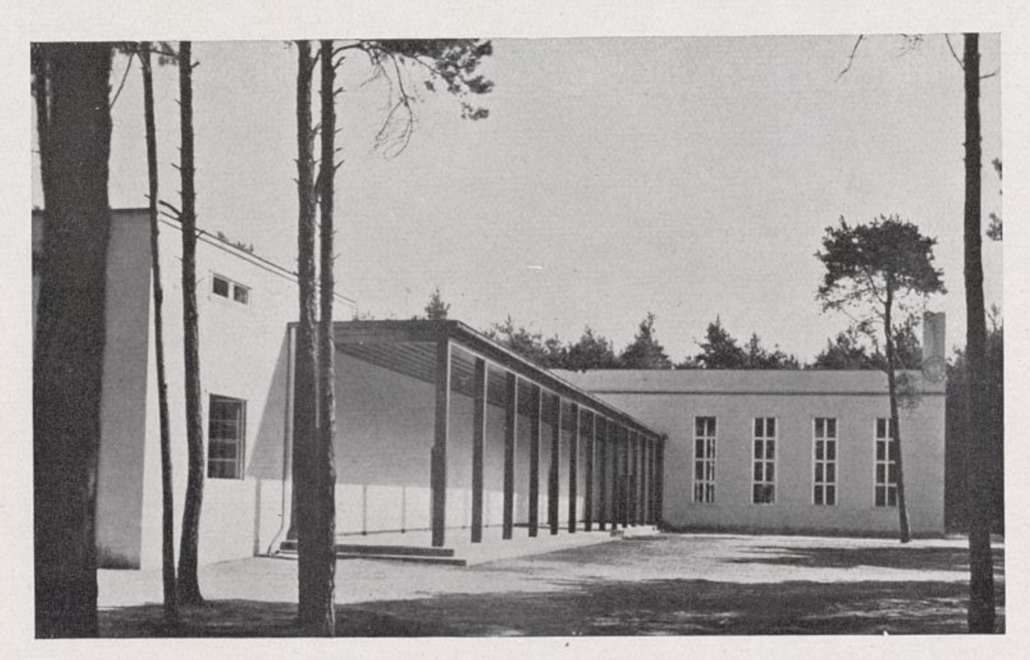


Grundriß des Erdgeschosses.

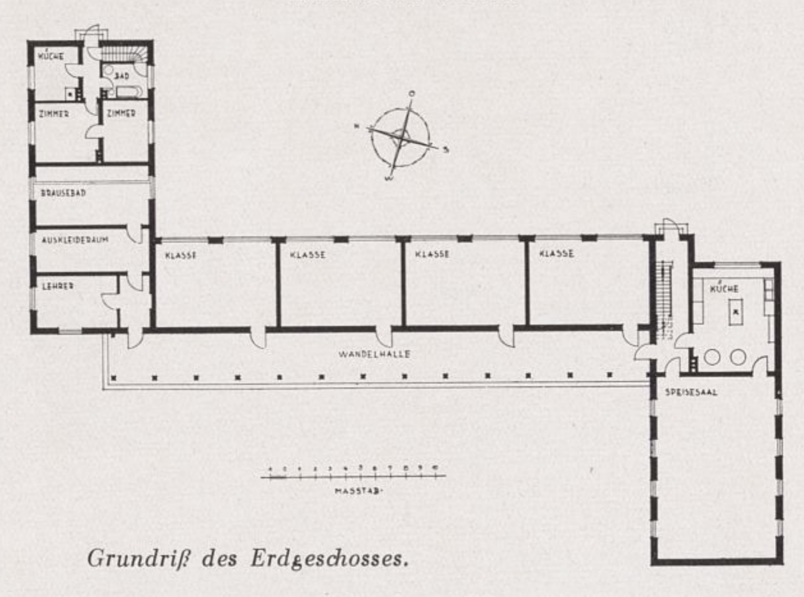
WALDSCHULE IN KOTTBUS.
Architekt Stadtbaurat Schroeder, Kottbus.



Ansicht von Osten.



Ansicht von Westen.



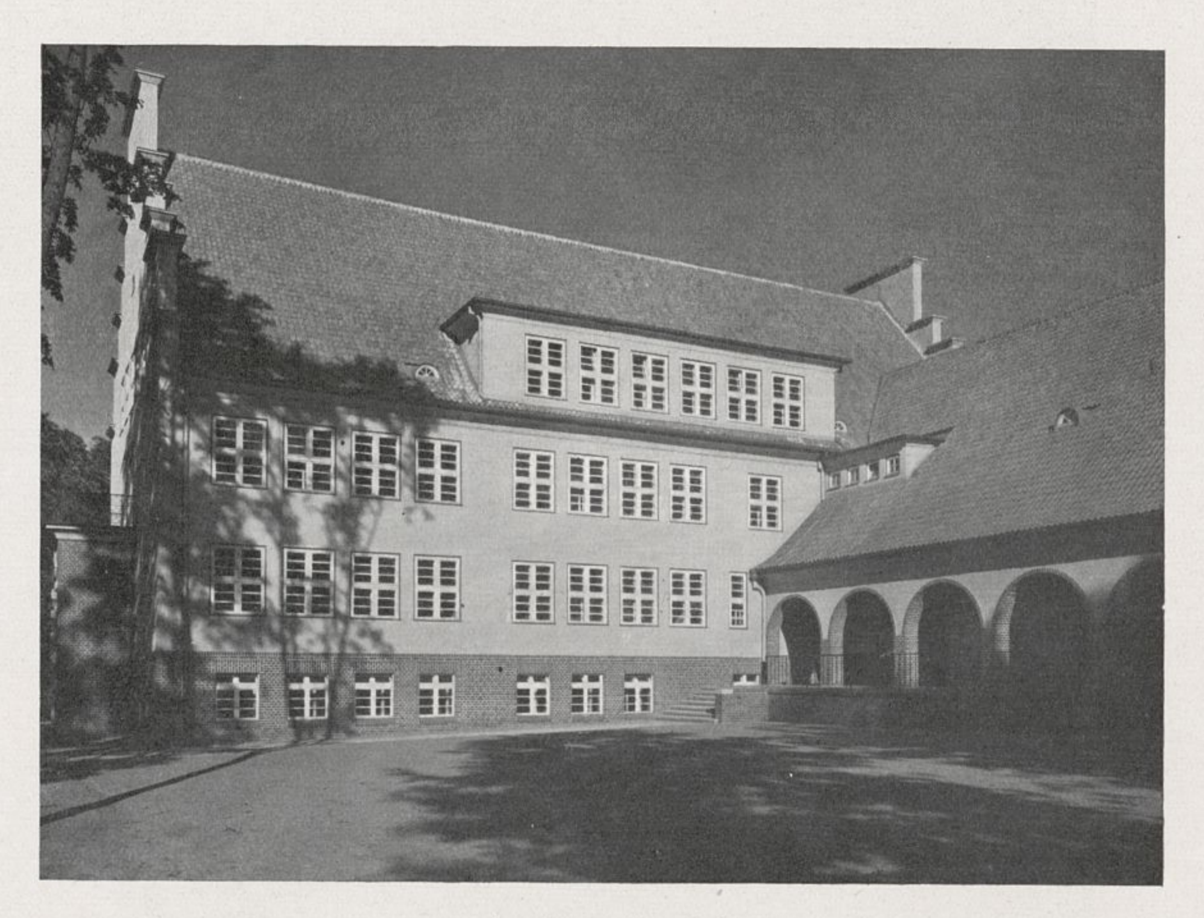
Grundriß des Erdgeschosses.

Schwächliche Kinder werden morgens mit der Straßenbahn dorthin befördert, tagsüber unterrichtet, beschäftigt, verpflegt und abends wieder abgeholt. Klassenräume mit reichlicher Belichtung. Geschlossener Flur fehlt, die Klassentüren öffnen sich nach einer offenen Halle. Fenster nach Osten. An den Klassenflügel schließt sich Speiseraum mit zweiseitigem Licht und Küche, auf der andern Seite kleines Lehrerzimmer, Waschräume, Kleinwohnung für Hausmeister.

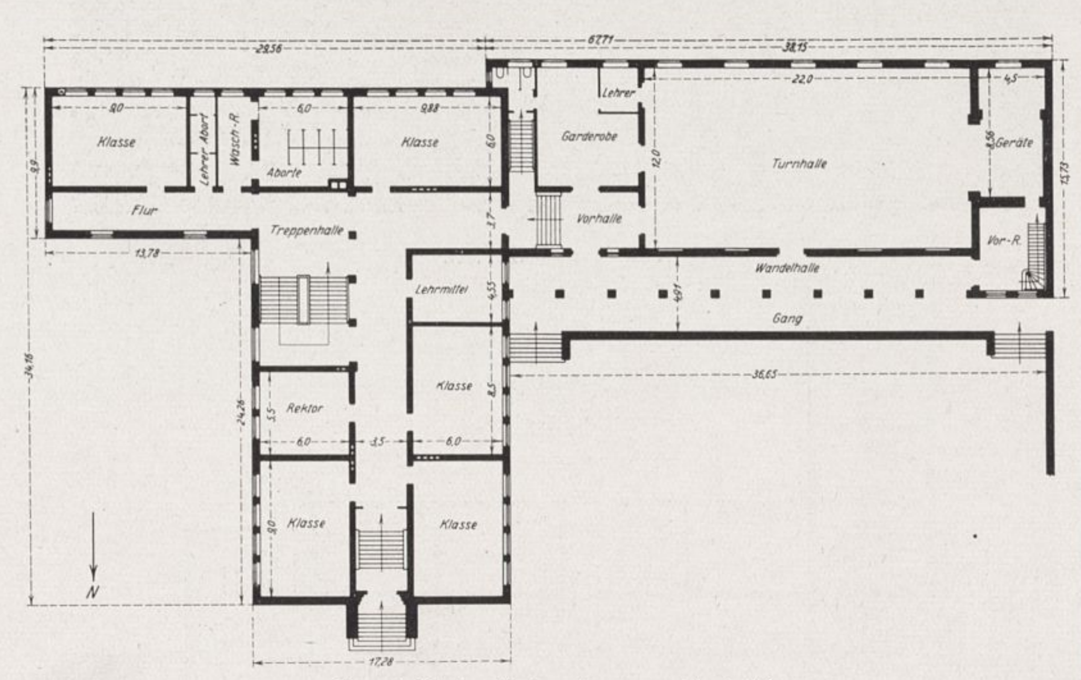
Derartige „Tagesschulen" werden auch in größerem Maßstab für Großstädte erwogen, um die Kinder der Großstadtenge mit schlechten Wohnungsverhältnissen zu entziehen.

NEUNKLASSIGE KNABENVOLKSSCHULE IN HEILSBERG (OSTPR.).

Architekt Frick, Königsberg i. Pr.

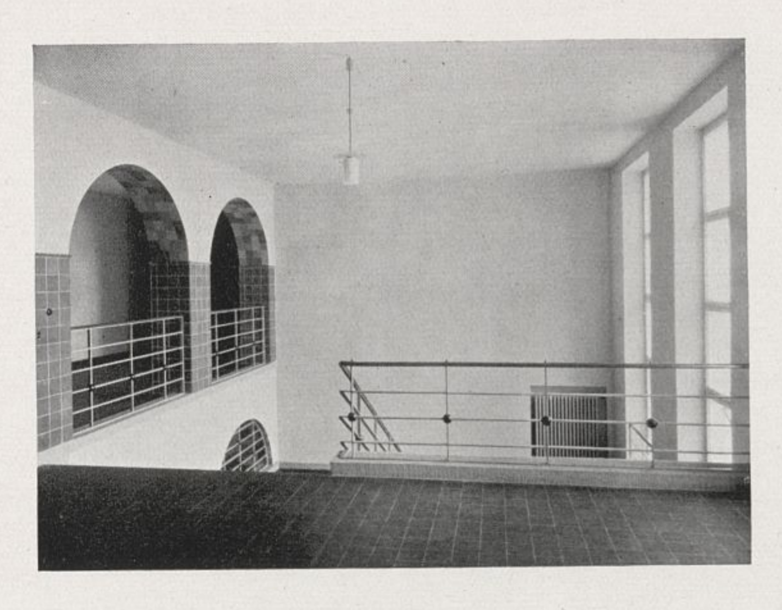


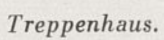
Ansicht vom Turnhof.



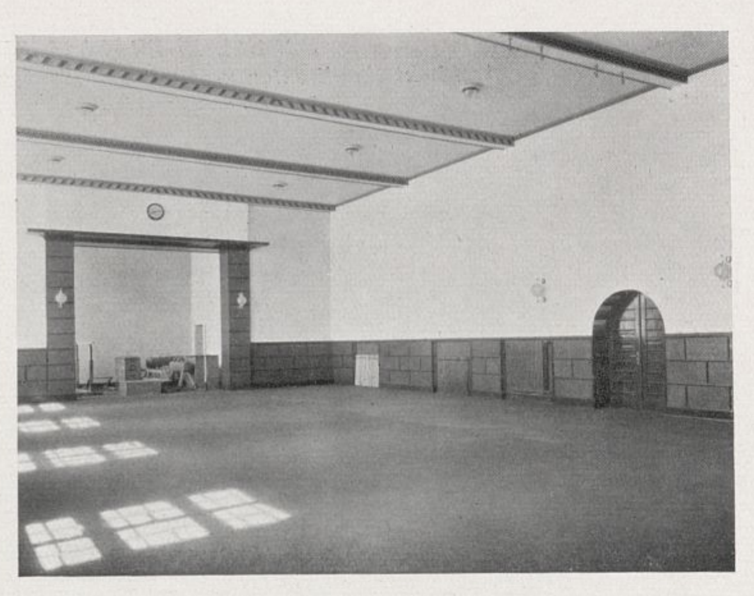
Grundriß des Erdgeschosses. M. 1:500.

Ein- und zweibündige Grundrißanlage mit stattlicher heller Treppenanlage im einspringenden Winkel der beiden Flügel. Knappe und klare Verbindung von Klassenhaus und Turnhallenflügel; der Turnhalle ist Ankleideraum, Geräteraum und eine offene Halle angegliedert. Die Aborte mit richtig vorgelegten Vor- und Waschräumen (Geruchschleusen) befinden sich in den Geschossen. Im etwas vertieften Untergeschoß außer Heizung Brausebad, Werkraum, Hausmeisterwohnung. Im Obergeschoß Rest der Klassen, Räume für Verwaltung und Sammlung sowie Turnhallenempore. Im Dach Zeichensaal. Turnhalle zugleich Festraum, daher die bühnennischenartige Ausbildung des Geräteraumes. Die festen Geräte sind rückwärts nach dem Eingang zu aufgestellt, so daß der Raumeindruck bei Feiern von ihnen nicht beeinträchtigt wird. Das Aeußere wird durch die einheitliche Durchführung eines Fenstermaßes bestimmt.

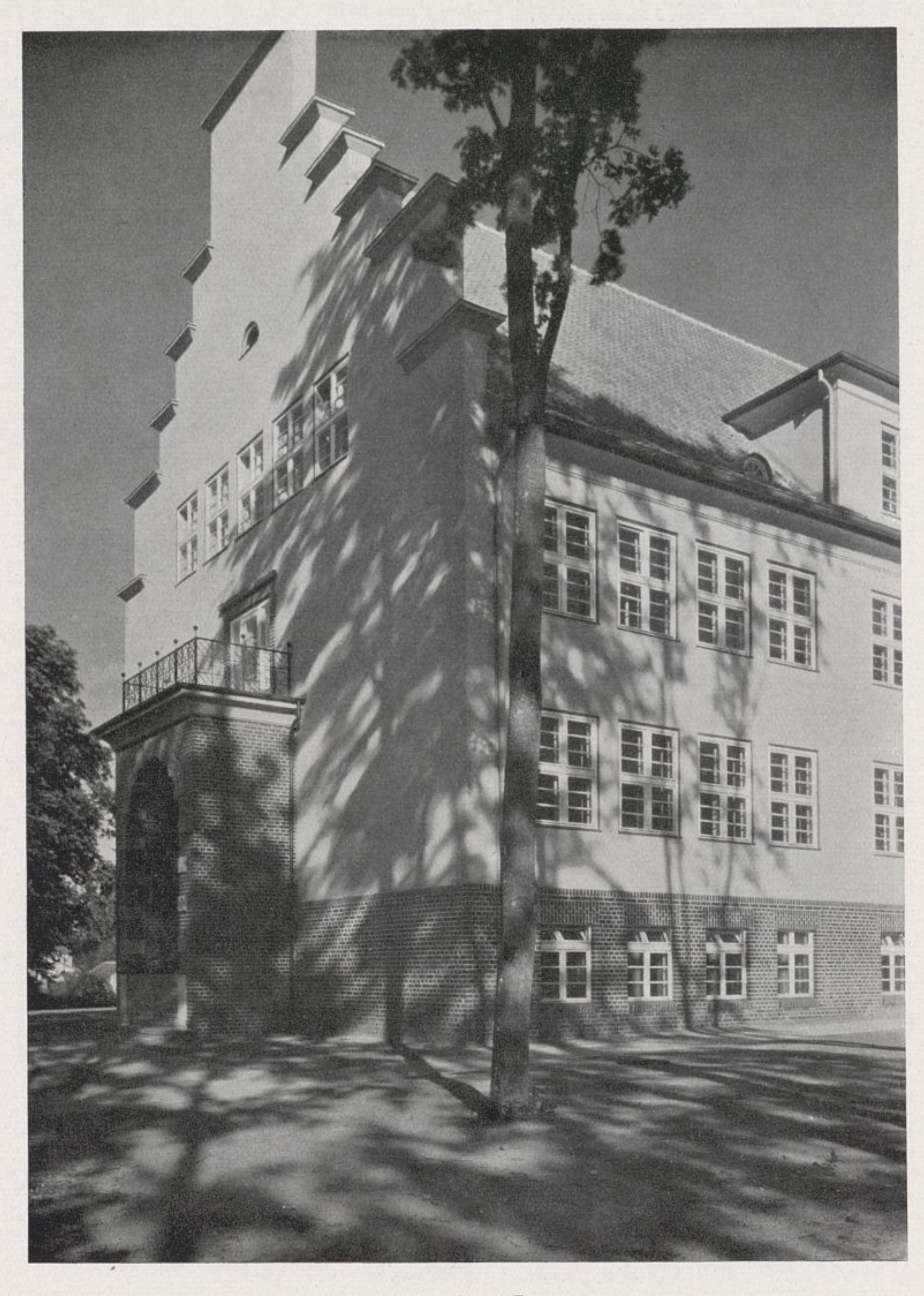




Treppenhaus.



Turnhalle, zugleich Aula.



Hauptflügel mit Eingang.

Knabenvolksschule in Heilsberg (Ostpr.).

SCHULE IN FRANKFURT AM MAIN, ROEMERSTADT.

Architekt Baudirektor Prof. Martin Elsaesser, Mitarbeiter Regierungsbaumeister Schütte.

Näheres s. auch Frankfurter Schulbauten 1929. Verlag Englert und Schlosser.

Grundrisse und Schnitt
M. etwa 1 : 500.

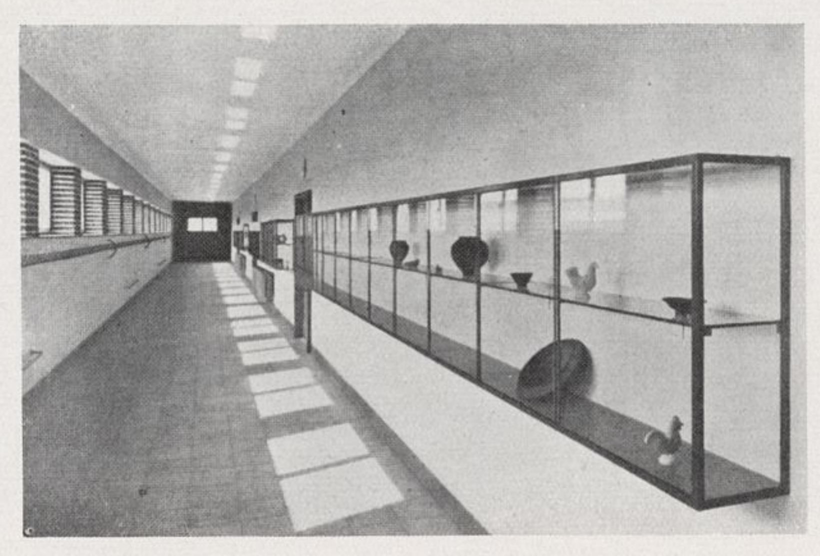
2. OBERGESCHOSS.

1. OBERGESCHOSS.

ERDGESCHOSS.

UNTERGESCHOSS.

SCHNITT.

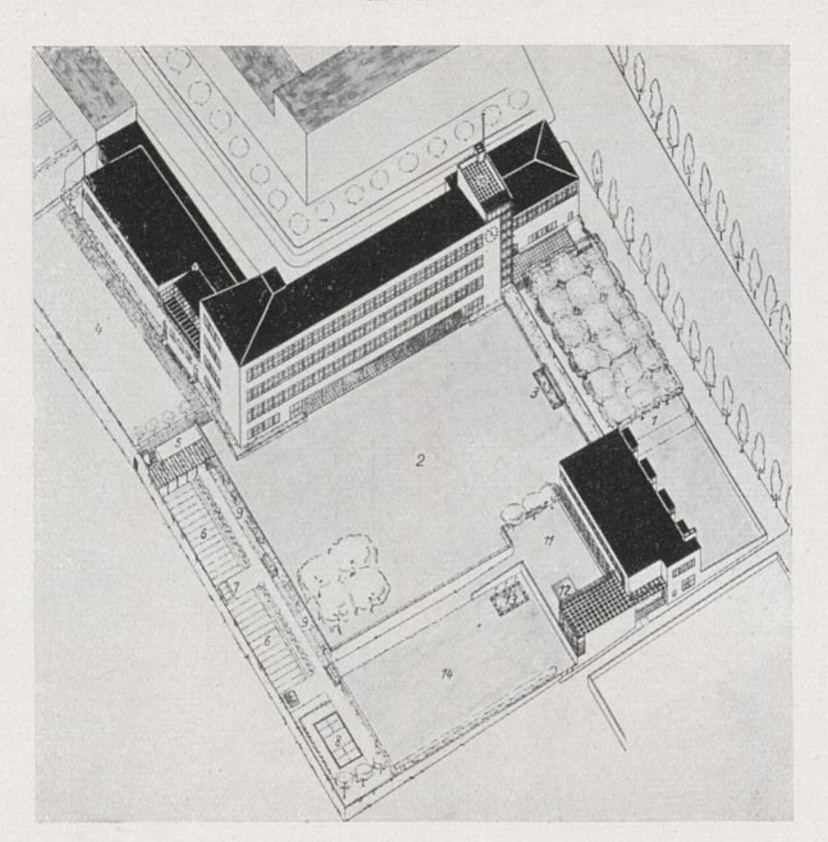


Flur mit Ausstellungsschränken.
Die Schränke enthalten zum Teil römische Funde aus dem Gelände der Siedlung.



Ansicht.

1 Sammelplatz
2 Schulhof
3 Trinkbrunnen
4 Gymnastikplatz
5 Unterstand und Geräteraum
6 Schülerarbeitsbeete
7 Frühbeet



8 Biologischer Garten und Wasserpflanzengemeinschaft
9 Spalierobst und Stauden
10 Dachterrasse
11 Kindergarten–Spielplatz
12 Sandkasten
13 Planschbecken
14 Spielwiese

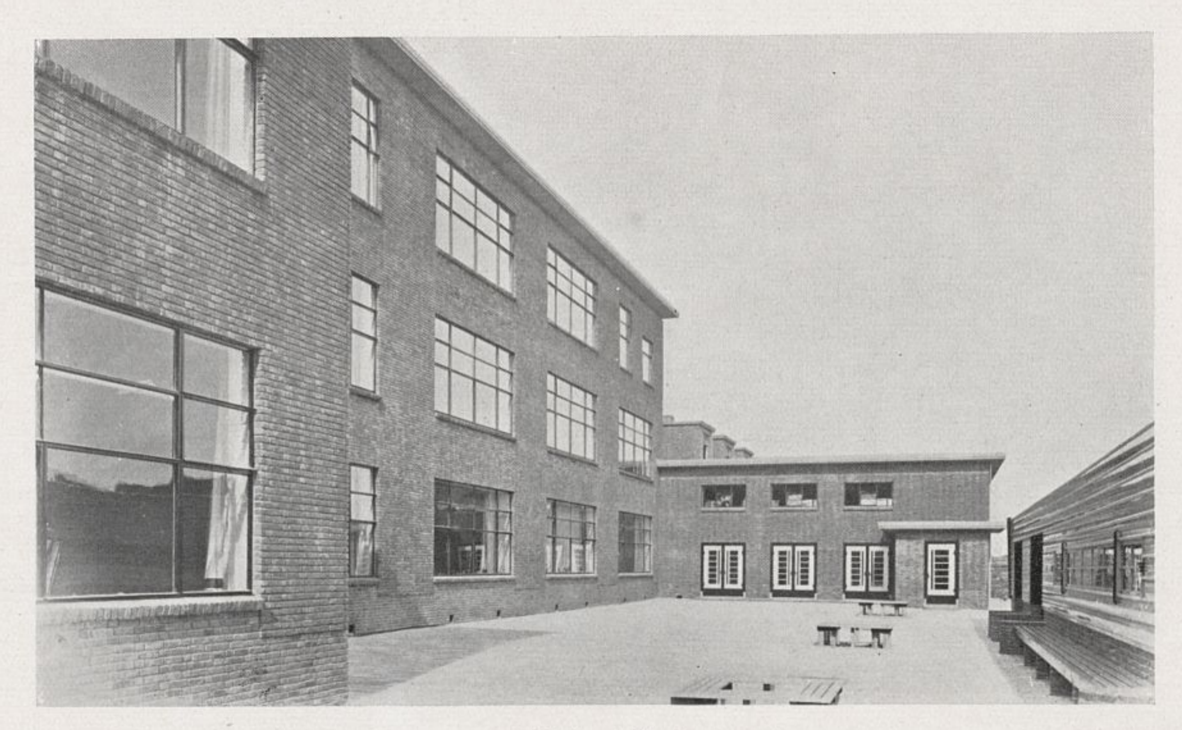
Isometrische Gesamtansicht.

Schule in Frankfurt am Main, Römerstadt.

Hauptteil einbündig mit ebenerdigem Untergeschoß und drei Obergeschossen, im Haken anschließend Turnhallenflügel und — durch Verschiebung etwas losgelöst — ein niedriger Baukörper, der zwei große Räume für Naturlehre und Musik enthält. Der etwa 105 qm große Singsaal dient auch als Gemeinschaftsraum. Im 3,50 m hohen Untergeschoß Bad, Fahrräder, Aborte Kinderspeisung, Schulküche. Klassen am Fensterband — etwa 2,25 m Achsenweite der Einzelfenster — aufgereiht. In den Fluren Reihung hochliegender kleinerer Fenster. Schutzhalle im Untergeschoß. Ankleideraum der Turnhalle — in Verbindung mit Gymnastikplatz — hat ausgesprochene Tiefenrichtung, was seine Benutzung erleichtert. Geräteraum ist weit nach der Turnhalle geöffnet und nur etwa 2,50 m tief, was für die Geräteaufstellung genügt. Turnhalle ist von außen nicht unmittelbar zugänglich. In den Schulfluren hängen die Ueberkleider an der Fensterwand unter den hohen Fensterbrüstungen; die durch hoch einfallendes Licht gut beleuchtete Rückwand ist mit Vitrinen behängt, in denen u. a. Nachbildungen römischer Funde aus der Gegend zu sehen sind. Daß man den Volksschulkindern in so schöner Weise die Vorzeit ihrer engeren Heimat nahebringt, zeugt von den weit gespannten Zielen der Schule.

Die Aufteilung der Freiflächen des Grundstückes ist ein lehrreiches Beispiel, wie bei einer gut ausgestatteten Schule die Nutzflächen mit ihren verschiedenen Aufgaben — Sammelplatz, Schulhof, Gymnastikplatz, Schulgarten, Spielwiese, Kindergarten usw. — im Sinne einer städtebaulichen Leistungserfüllung geordnet werden können. Dabei umschließen die einzelnen Teile den großen Schulhof ähnlich, wie sich in einem Gebäude die einzelnen Räume um einen Hauptraum gruppieren.

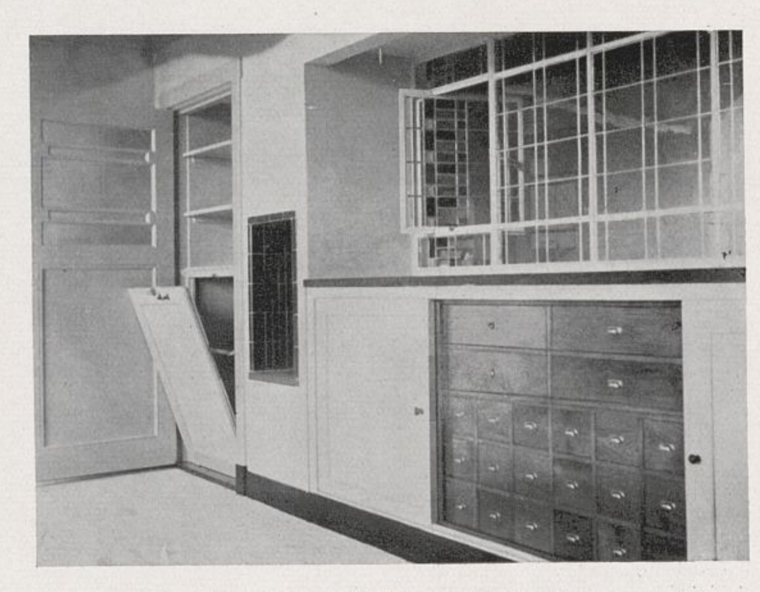
ORANJE-NASSAU-SCHOOL IM HAAG (HOLLAND).
Architekten J. G. und P. K. Mensink in Apeldoorn. 1926.



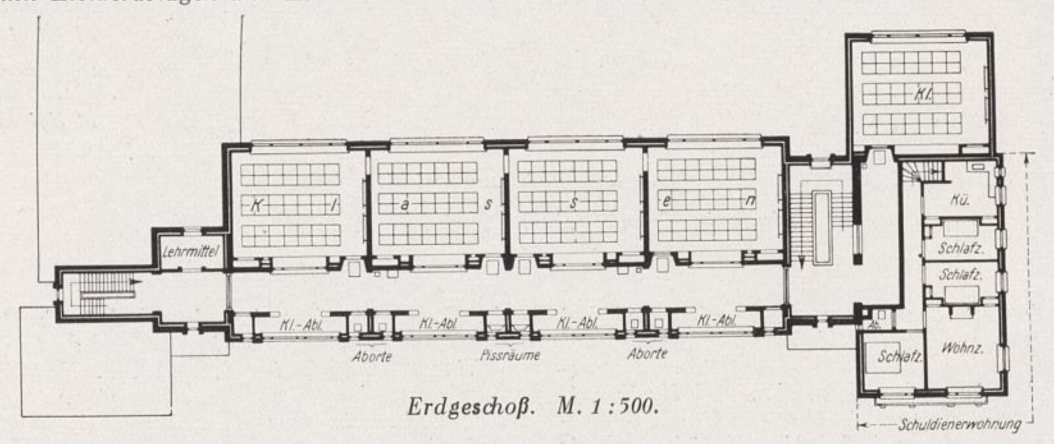
Hofansicht.



Gang mit Kleiderablagen und Aborten.



Klassenflurwand mit Wandschränken, Schubladen u. Zapfstellen.



Erdgeschoß. M. 1 : 500.

10 Klassen, dazu Sonderräume für Naturwissenschaft, Zeichnen, Handarbeit, Rektor, Lehrer, Turnsaal. Einbündige Anlage mit Flurerweiterungen (Boxen) für Kleiderablagen und kleine Aborte. Klassenmaße entsprechen etwa den unsern, Höchstbelegung nur 42 Kinder. Großfenster mit Metallrahmen. Klassen nach S. Auch die Klassenflurwand hat Fenster, dadurch gute Querlüftung möglich, was besonders an heißen Tagen erwünscht ist. Flurwand zur Aufnahme von Wandschränken, Schubladen, Zapfstellen (in jeder Klasse) nach Art der Hotelzimmer verdoppelt. In den Fluren befinden sich weitere Zapfstellen. Vor jeder Klasse Abtreter. Tür ist kleiner als bei uns und legt sich voll in Nische, so daß die Flurbreite immer voll vorhanden ist. Betonte Sauberkeit und Ordnung. Daß diese auch bei den Kindern schon vorausgesetzt wird, zeigen die winzigen Aborte ohne Vorräume. Eingebaute Schränke und Schubladen ersetzen zum Teil Lehrmittelräume. Auch die gut durchgearbeitete Hausmeisterwohnung, die wie bei uns streng von den Klassen getrennt ist, hat modernen Schrankkomfort. Im Schulhof auch Sitzgelegenheiten für die Kinder, was bei uns nicht üblich ist.

SCHULE IN MAGDEBURG-WILHELMSTADT.

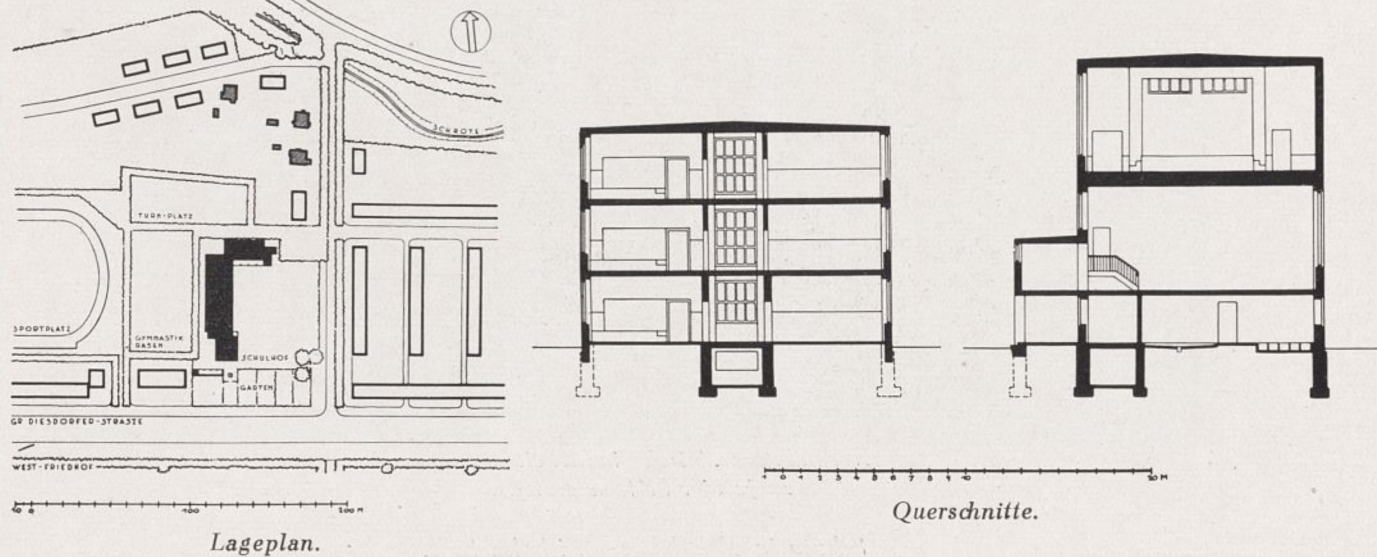
Architekt Stadtbaurat Göderitz, Mitarbeiter Magistratsbaurat Dr. Kneller und Regierungsbaumeister Haupt.

1 Klassen und Garderoben
2 Physikklasse
3 Physikvorbereitung
4 Zeichenklasse
5 Lehrmittelraum
6 Konferenzzimmer
7 Lehrerarbeitszimmer
8 Bücherei
9 Rektorzimmer
10 Turnhalle, darüber Aula
11 Turnlehrerzimmer
12 Vereinszimmer

Erstes Obergeschoß.

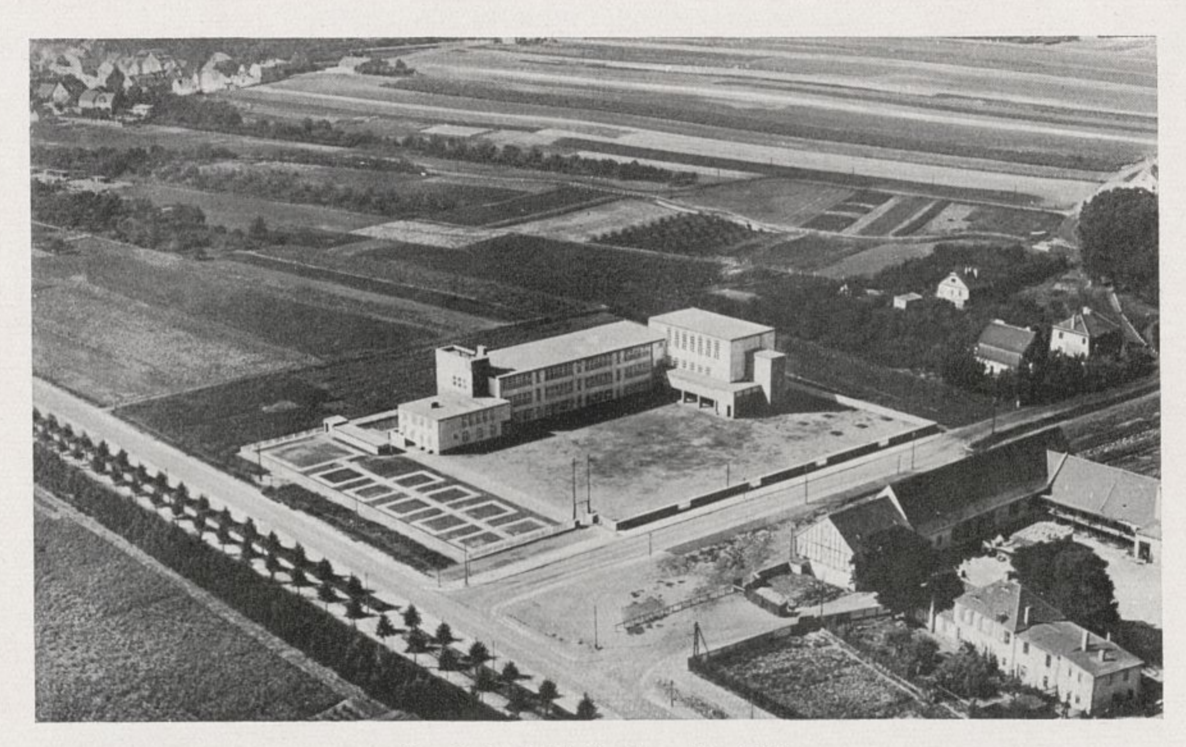
1 Klassen mit Garderoben
2 Werkklasse
3 Nähklasse
4 Arztzimmer
5 Wartezimmer
6 Untersuchungszimmer
7 Hausmeisterwohnung
8 Hausmeister-Dienstzimmer
9 Knabenaborte
10 Mädchenaborte
11 Umkleideräume
12 Brause- und Fußbad
13 Sportgeräte

Erdgeschoß.

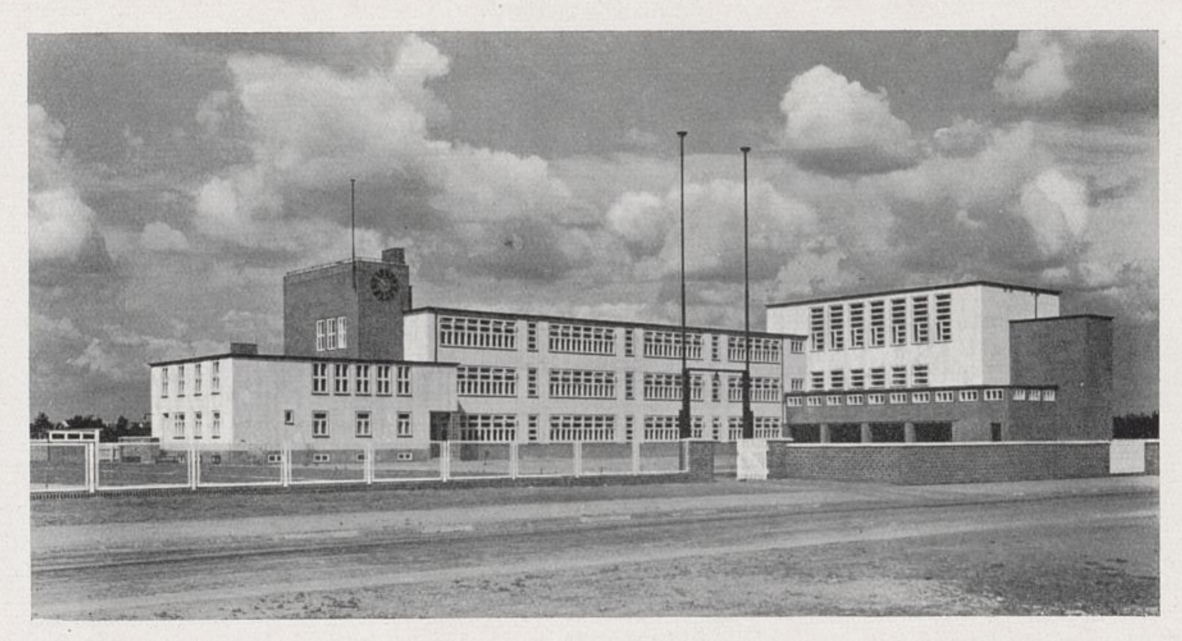


Lageplan.

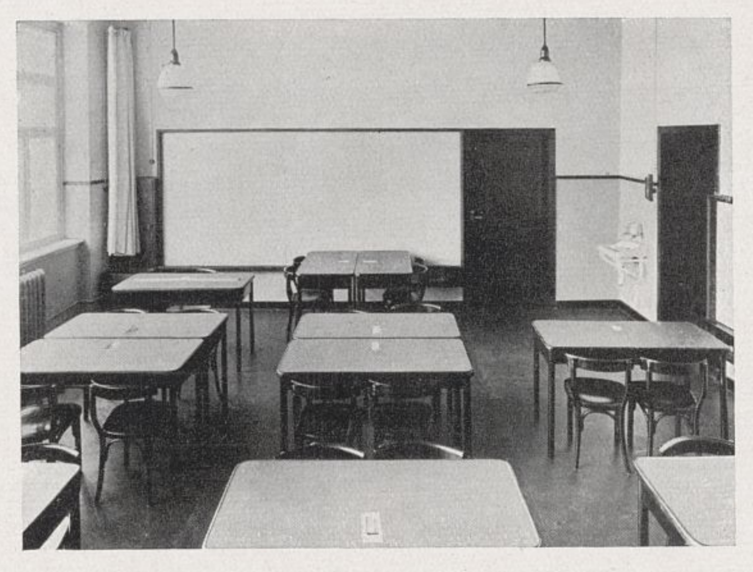
Querschnitte.



Vogelschaubild (Junkers-Flugbild).

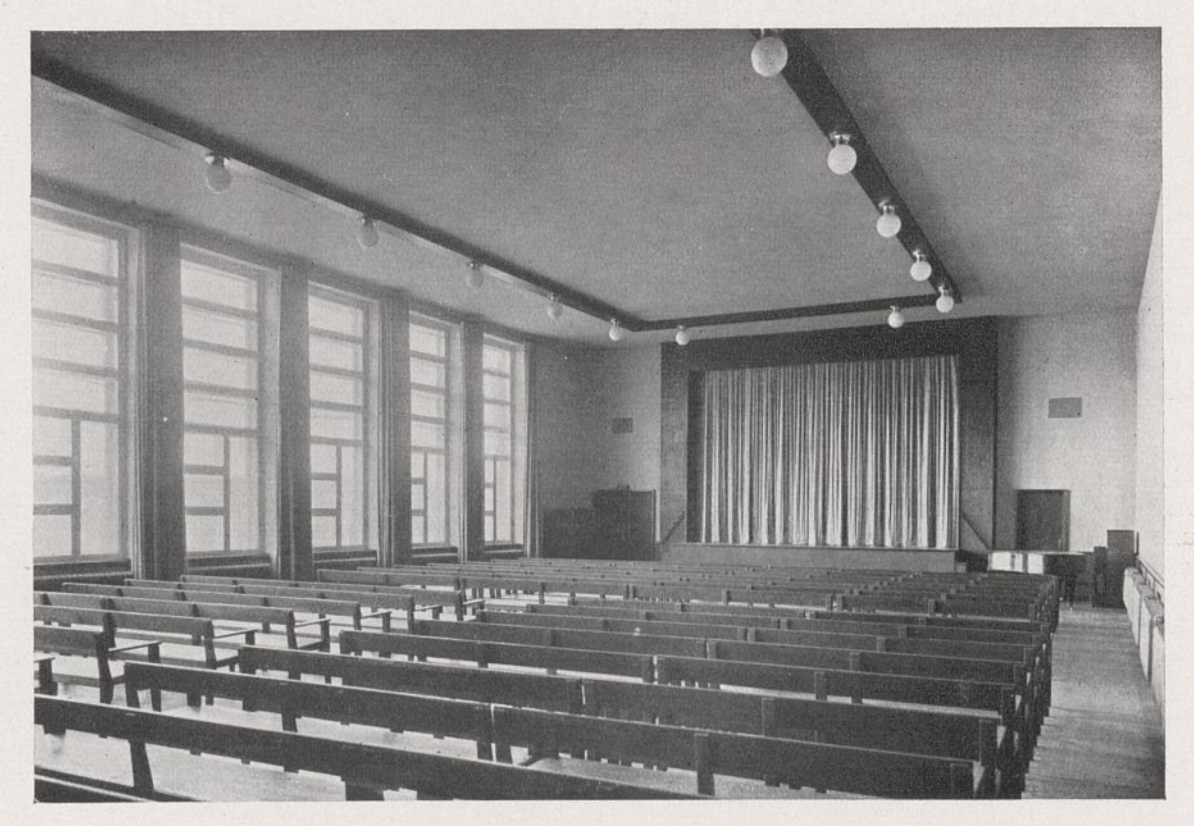


Ansicht von Südosten.



Normalklasse, Tische in Arbeitsgruppen zu je vier Plätzen gestellt.

Schule in Magdeburg-Wilhelmstadt.



Aula, Blick zur Bühne.

18klassige Volksschule für 650 Kinder mit Sonderräumen für Physik, Zeichnen, zwei Nähklassen, zwei Werkklassen, Plattform für Himmelsbeobachtung. Drei Baugruppen: Klassenbau, Bau für Turnhalle und Aula, Abort, Bad, Bau für Verwaltung, Wohnung, Schularzt. Klassenbau zweibündig, auch wegen der Ausnutzung des Bauplatzes. Diese gedrängte Anlage gestattete den Einbau besonderer, etwa 2 m breiter Garderobekammern, die von jeder Klasse aus zugänglich sind. Flurwand dieser Kammern zur Belichtung des Flures voll verglast. Inneneinrichtung zweiplätzige Tische und Stühle nach Thonet-System. Die zwei Klassenbilder zeigen, wie vielseitig eine Klasse mit diesen Möbeln eingerichtet werden kann. Wie in Frankfurt sind die Freiflächen des Grundstückes in verschiedene Nutzflächen organisch aufgeteilt.



Normalklasse, Stuhlreihen. Die Tische sind beiseite gestellt.

Schule in Magdeburg-Wilhelmstadt.

DIE NEUEN EISENBAHNANLAGEN IN KÖNIGSBERG (PR.).

A. DIE UMGESTALTUNG DES BAHNNETZES.

Von Reichsbahnoberrat Rohde, Königsberg (Pr.).

1. *Die Eisenbahnanlagen vor der Umgestaltung.* (Abb. 1.)

Der älteste Bahnhof Königsbergs war der Ostbahnhof, der zunächst als Endbahnhof der *ersten* preußischen *Staats*bahn der Strecke Berlin—Königsberg (Pr.) am 2. August 1853 bei Anwesenheit König Friedrich Wilhelms IV. feierlich dem Betriebe übergeben wurde und der jetzt in der Nacht vom 18. zum 19. September 1929 mit den anderen alten Königsberger Personenbahnhöfen seine Pforten geschlossen hat.

Mit dem Bau der Strecke Berlin—Königsberg wurde nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten, nicht allein finanzieller Art, die nur durch das persönliche Eingreifen des Königs und dadurch, daß die Strecke als Staatsbahn erbaut wurde, nach Annahme des Gesetzes vom 29. November 1849, betreffend den Bau der Ostbahn, begonnen.

Erdarbeiten waren teilweise zur Beschäftigung von Berliner Erwerbslosen bereits im Jahre 1848 ausgeführt worden. Bis Bromberg konnte die Strecke im Juli 1851 eröffnet werden. Die Weiterführung nach Königsberg wurde durch das Cholerajahr 1852 und durch den besonders harten Winter 1852/53 sehr verzögert.

Sofort nach Eröffnung des Königsberger Bahnhofs wurde die Ostbahn nach Insterburg—Eydtkuhnen weitergeführt.

Der Ostbahnhof wurde auf dem zwischen dem inneren Festungsgürtel und dem Pregelfluß gelegenen Gelände errichtet und bestand zunächst nur aus zwei Bahnsteigen mit dem vor Kopf gelegenen Gebäude und einer für damalige Zeiten sehr stattlichen Halle von rd. 125 m Länge, die bis zur Schließung des Bahnhofs im Jahre 1929 dem Verkehr gedient hat. Außerdem gehörten zur ersten Anlage einige Rangier- und Abstellgleise, eine Reparaturwerkstätte für Lokomotiven und Wagen und ein dem damaligen Verkehrsumfang entsprechender Güterbahnhof mit Ladestraße und einem Schuppen, der als ältester Teil des Güterschuppens auf dem Hauptgüterbahnhof (Abb. 2) noch heute dem Verkehr dient.

Vor den Toren der Stadt wurden in späteren Jahren ein Verschiebebahnhof und der sogenannte Produktenbahnhof erbaut. Dieser diente zur Entlastung des infolge seiner eingeengten Lage nicht mehr erweiterungsfähigen Güterbahnhofs und des zwischen der Ostbahnstrecke und dem Eisenbahnfort (Abb. 1) eingekeilten Verschiebebahnhofs und enthielt außer Getreidelagerschuppen und Aufstell- und Rangiergleisen auch umfangreiche Rampenanlagen für Militärtransporte.

In den Ostbahnhof wurden später noch die Personenzüge der eingleisigen Hauptbahn von Allenstein ein-

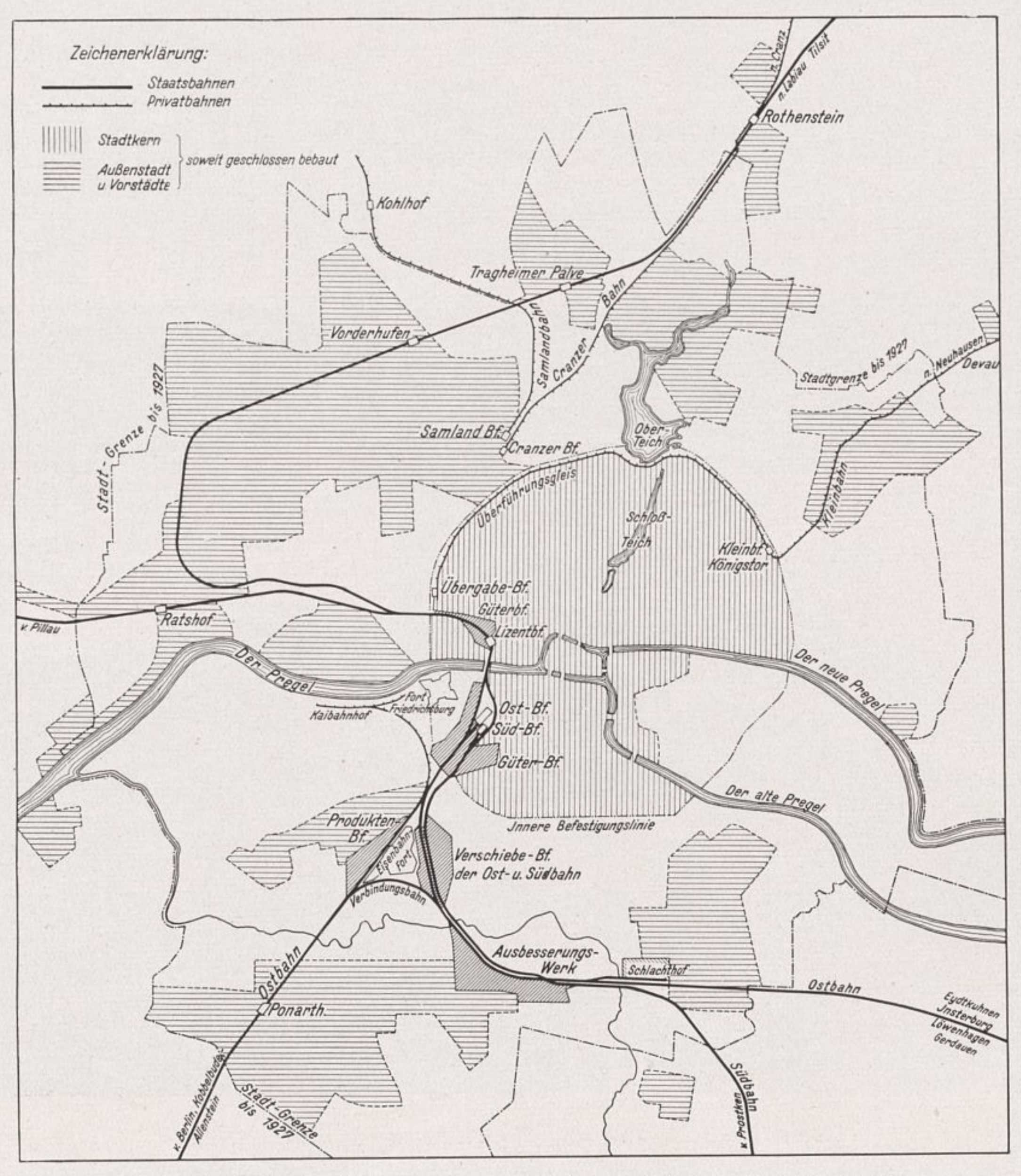


Abb. 1. Zustand der Bahnanlagen vor der Umgestaltung. M. etwa 1 : 50 000.

geführt, die bereits vor dem Bahnhof Kobbelbude, 16 km von Königsberg entfernt, in die Ostbahnstrecke einmündet.

Nach Betriebseröffnung der Nebenbahnstrecke Löwenhagen—Gerdauen im Jahre 1901 wurden auch die Personenzüge dieser Strecke auf den Ostbahngleisen nach Königsberg weitergeführt.

Eine wesentliche Erweiterung erhielt das Königsberger Bahnnetz durch die Bauten der privaten ostpreußischen Südbahngesellschaft, die sich die Aufgabe gestellt hatte, einen durchgehenden Schienenweg für das russische Getreide von der Grenzstation Prostken (auf damals russischer, jetzt polnischer Seite Grajewo) über Korschen, Königsberg nach dem Seehafen Pillau zu schaffen, um dort das Getreide auf Seeschiffe umschlagen zu können, die damals wegen der geringen Tiefe des Frischen Haffs nur zum kleinsten Teil bis nach Königsberg gelangen konnten. Der Personenverkehr wurde in Königsberg gebrochen, da ein Bedürfnis für die Durchführung von Personenzügen von Prostken über Königsberg nach Pillau nicht bestand und auch jetzt noch nicht besteht. Nördlich des Pregels wurde im Jahre 1865 als Endbahnhof der Strecke Pillau—Königsberg der Lizentbahnhof (Abb. 1) dem Verkehr übergeben; ihm folgte im Jahre 1866 der auf dem gegenüberliegenden Pregelufer unmittelbar neben dem Ostbahnhof gelegene Südbahnhof zunächst als Endbahnhof der Strecke Bartenstein—Königsberg. Die Fertigstellung der Strecke bis Prostken und der Anschluß an das russische Netz ließen noch bis Ende des Jahres 1871 auf sich warten. Lizentbahnhof und Südbahnhof wurden für den durchgehenden Güterverkehr durch ein über den Pregel und den Vorplatz des Ostbahnhofs führendes, in Straßenhöhe liegendes Gleis verbunden. Für den Ortsverkehr erhielten die beiden neuen Bahnhöfe getrennte Güterbahnhöfe. Ein Verschiebebahnhof wurde von der Südbahngesellschaft außerhalb der Festungswälle östlich neben dem Verschiebebahnhof der Ostbahn erbaut. Im Zusammenhang mit dem Verschiebebahnhof stand eine Aufstellgruppe für Getreidewagen mit umfangreichen Getreidelagerschuppen. Hier wurden die russischen Getreidesendungen börsenmäßig behandelt und teilweise eingelagert. Die ostpreußische Südbahngesellschaft übernahm auch die Eisenbahnbedienung der sich auf dem nördlichen Pregelufer immer mehr ausdehnenden Speicher- und Industrieanlagen. Am 1. Juli 1903 gingen die gesamten Anlagen der ostpreußischen Südbahngesellschaft in den Besitz der preußischen Staatsbahn über.

Im Norden der Stadt unmittelbar vor dem Festungstor eröffnete am 31. Dezember 1885 wieder eine Privatgesellschaft den Endbahnhof der Strecke Königsberg—Cranz. Diese Bahn verbindet die Stadt Königsberg mit dem ihr am nächsten gelegenen, nur 29 km entfernten Seebad Cranz und weist außer einem unbedeutenden Unterwegsverkehr einen außerordentlich starken Ausflugverkehr an die See auf.

Eine Verbindung mit dem Staatsbahnnetz erhielt die Cranzer Bahn, als im Jahre 1889 die Nebenbahnstrecke

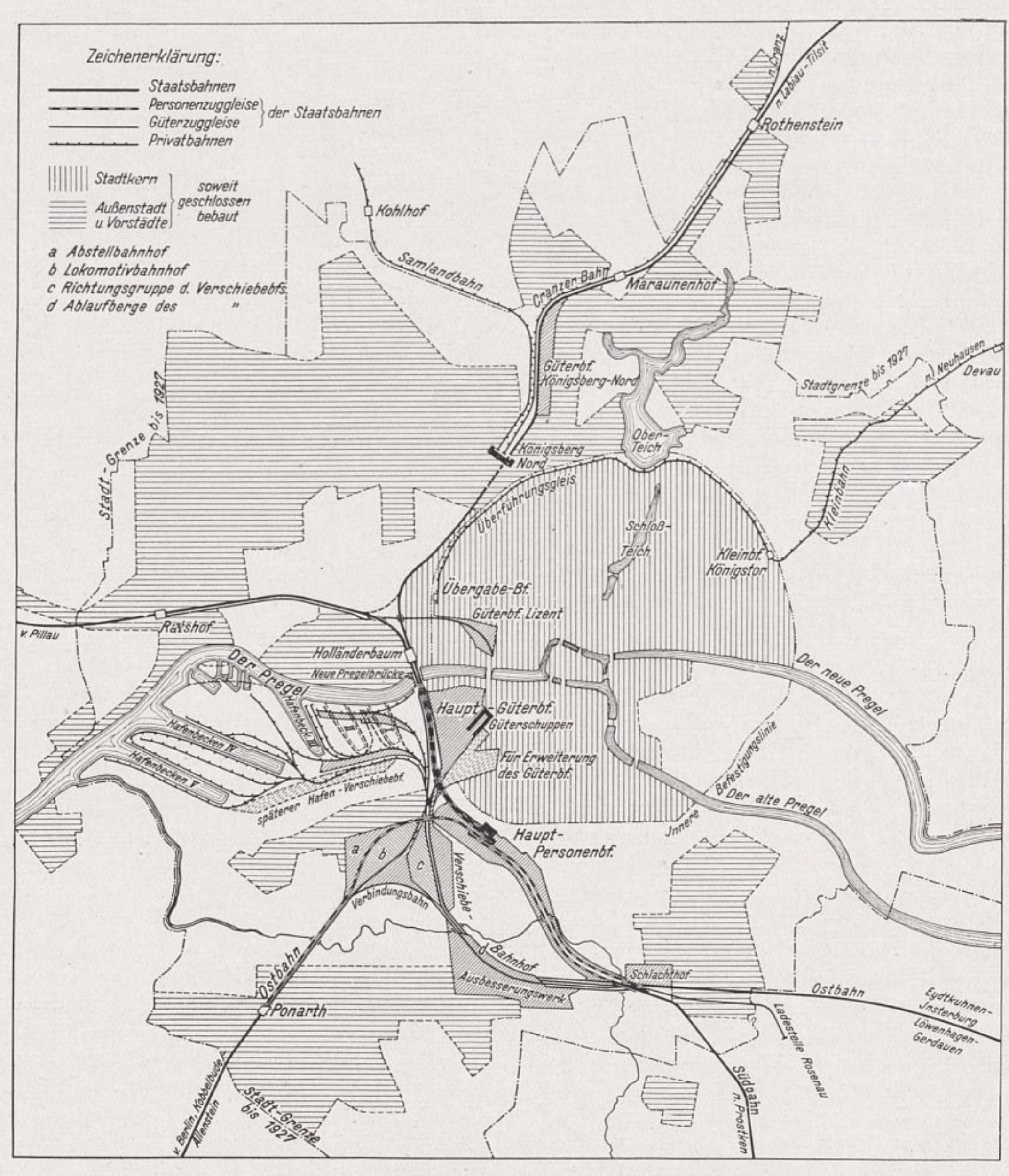


Abb. 2. Die Bahnanlagen nach der Umgestaltung. M. etwa 1 : 50 000.

Königsberg—Labiau in Betrieb genommen und im Jahre 1891 bis Tilsit weitergeführt wurde. Diese kreuzte die Cranzer Bahn in dem für beide Bahnen gemeinschaftlich angelegten Bahnhof Rothenstein, so daß jetzt die Möglichkeit bestand, auf diesem Bahnhof Wagen von der einen auf die andere Bahn übergehen zu lassen. Die Labiauer Linie führte von Bahnhof Rothenstein in weitem Bogen durch die nordwestliche Villenvorstadt, benutzte den Endbahnhof der Strecke Pillau—Königsberg (Lizentbahnhof) als Durchgangsbahnhof und mündete nach Ueberschreitung des Pregels von Norden her in den Ostbahnhof ein.

Vervollständigt wurde das Königsberger Bahnnetz noch durch zwei im Jahre 1900 fertiggestellte Kleinbahnen, die vollspurige Samlandbahn und die Strecke Königsberg—Neuhausen mit 0,75 m Spur. Die Samlandbahn verbindet Königsberg mit der nördlichen Steilküste des Samlandes und den an dieser gelegenen Seebädern, von denen Rauschen sich am schnellsten entwickelt hat. Eine Wagenübergangsmöglichkeit auf das Staatsbahnnetz wurde beim Bahnhof Tragheimer Palve der Labiauer Strecke geschaffen. Die Neuhauser Kleinbahn endet am Bahnhof Königstor und ist durch ein am inneren Stadtgürtel entlang geführtes Uebergabegleis mit dem Lizentbahnhof verbunden.

Der durch die historische Entwicklung und die Ungunst der Geländeverhältnisse — Einschnürung durch den Festungsgürtel — verursachte Zustand, daß für jede der nach Königsberg führenden Bahnlinien mit alleiniger Ausnahme der Strecke von Labiau besondere Personenbahnhöfe vorhanden waren, erschwerte den Uebergangsverkehr in hohem Maße. Das Vorhandensein getrennter Güterbahnhöfe für alle Strecken führte zu einer sehr unwirtschaftlichen Personalausnutzung und zu Unbequemlichkeiten für die Empfänger und Auflieferer der Frachtsendungen. Im Eisenbahnbetrieb ergaben sich hieraus zahlreiche umständliche und kostspielige Rangierfahrten, die durch das Fehlen zweckmäßig ausgebildeter Rangier- und Abstellgleise noch erschwert wurden.

Besonders lästig und gefahrbringend für den Rangierdienst war bei der Ostbahn die Lage des Güterbahnhofs zum Verschiebebahnhof, die nur durch Schienenkreuzung der Personenzughauptgleise von Berlin und Eydtkuhnen miteinander in Verbindung standen. Noch größere Betriebsgefahren und Schwierigkeiten im Zugverkehr verursachten die an mehreren Stellen des Bahnnetzes vorhandenen Schienenkreuzungen von Personenzugstrecken. So wurde die Schnellzugstrecke Eydtkuhnen—Königsberg in der Gegend des Ausbesserungswerkes im Süden der Stadt durch die eingleisige Hauptbahn Prostken—Königsberg (Südbahn) in Schienenhöhe geschnitten. Die Strecke Labiau — Tilsit kreuzte in Schienenhöhe im Bahnhof Rothenstein das Gleis der Cranzer Bahn, in der Nähe des Haltepunktes Tragheimer Plave das Streckengleis der Samlandbahn und im Lizentbahnhof die Strecke von Pillau. Hier kam als erschwerender Umstand hinzu, daß infolge der Enge des im Festungsgürtel gelegenen Eisenbahntores die eingleisige Strecke von Labiau mit der zweigleisigen Pillauer Hauptbahnstrecke bereits außerhalb des Festungsgürtels in ein einziges Gleis zusammengeführt werden mußte. Die Enge des Ostbahntores zwang dazu, auch die Streckengleise der Ostbahn schon vor dem Tore zusammenlaufen zu lassen.

Die Lokomotivbehandlungsanlagen lagen zerstreut auf den Personenbahnhöfen der Ost- und Südbahn und auf dem Lizentbahnhof. Die wirtschaftliche Ausnutzung der Maschinen wurde hierdurch in hohem Maße behindert. Neuzeitliche Bekohlungsanlagen fehlten und konnten auf dem beschränkten Raum nicht hergestellt werden.

Bei ihrer eingekeilten Lage zwischen Pregel und den Festungsanlagen war die Umbau- und Erweiterungsfähigkeit der Personenbahnhöfe besonders der Ost- und Südbahn äußerst beschränkt. Besonders ungünstig waren die Anlagen des am stärksten belasteten und verkehrswichtigsten Ostbahnhofes. Obwohl das ursprünglich nur aus einem Kopfbau bestehende Empfangsgebäude später durch einen Seitenflügel erweitert worden war, in dem Eingangshalle, Gepäck und Warteräume untergebracht wurden, so waren diese Räume doch im Laufe der Jahre so eng geworden, daß zu Zeiten stärkeren Verkehrs dessen ordnungsmäßige Abwicklung kaum noch möglich war.

In die Bahnhofshalle führten vier Gleise mit zwei nur je 6,0 m breiten Seitenbahnsteigen und einem eben so breiten Mittelbahnsteig. Dieser war wegen der sehr engen Säulenstellung innerhalb der Halle nicht benutzbar. Da die Bahnsteigkanten nicht ausreichten, mußten bei der Fahrplanaufstellung Kreuzungen und Ueberholungen auf Bahnhof Königsberg möglichst vermieden werden, obwohl dies für die Gewährung von guten Anschlüssen von großem Nachteil war.

Die geringe Bahnsteigbreite machte sich besonders unangenehm auf dem neben der Eingangshalle und den Warteräumen gelegenen Bahnsteig bemerkbar, da hier der stärkste Verkehr herrschte und Gepäck- und Eilgutkarren zwischen den gedrängt stehenden Reisenden sich mühsam durchwinden mußten. Dieser Bahnsteig, an dem vorzugsweise die Schnellzüge abgefertigt wurden, war zudem so kurz, daß ein großerTeil des Zuges außerhalb des Bahnsteiges halten mußte und daß die Reisenden nur über Gleise und Weichen hinweg auf an die Wagen herangestellten Holztreppen in den Zug gelangen konnten. Eine Verlängerung dieses Bahnsteiges war aus Platzmangel nicht möglich.

Nach dem westlichen Seitenbahnsteig und dem neben diesem außerhalb der Halle gelegenen Bahnsteig der Strecke Labiau — Tilsit hatten die Reisenden sehr weite Wege zurückzulegen, da trotz der seitlichen Lage des Eingangs und der Warteräume kein Personentunnel vorhanden war, der sich in der engen Bahnhofshalle auch nicht unterbringen ließ.

Auf dem Lizentbahnhof, der im Sommer einen äußerst lebhaften Ausflugverkehr an die westliche Seeküste des Samlandes zu bewältigen hatte, lagen die schmalen Bahnsteige in so starker Krümmung, daß es unmöglich war, die langen Züge von einer Stelle zu übersehen, was deshalb besonders gefährlich war, weil die Bahnsteige nur durch Ueberschreiten der Gleise zu erreichen waren.

Da das gesamte Königsberger Eisenbahnnetz noch aus einer Zeit mit schwachem Verkehr nicht nur auf der Schienenbahn, sondern besonders auch auf den die Schienen kreuzenden Straßen stammte, waren nicht nur die Bahnhöfe, sondern auch die Zuführungsstrecken durchweg in Geländehöhe angelegt worden. Bei dem ständig zunehmenden städtischen Verkehr bildeten diese Kreuzungspunkte eine große Gefahr namentlich für die Straßenbahn und die Kraftwagen. Obwohl die Uebergänge sämtlich mit Schranken versehen waren, nahmen die Unfälle ständig zu. Auch durch die in den letzten Jahren durchgeführten verbesserten Sicherungen der Uebergänge konnte die Gefahr nicht vollständig beseitigt werden.

Das Verbindungsgleis des Südbahnhofes mit dem Lizentbahnhof und den auf dem nördlichen Pregelufer gelegenen Industrie- und Speicheranschlußgleisen führte in Straßenhöhe über den Vorplatz des Ost- und Südbahnhofes, was zur Folge hatte, daß die Personenbahnhöfe der Ost- und Südbahn und der Güterbahnhof der Ostbahn während des Verkehrens der in verlangsamtem Tempo die Straße kreuzenden langen Güterzüge vom Straßenverkehr vollständig abgeschlossen waren.

Die bei dem ständig anwachsenden Verkehr sich in immer stärkerem Maße fühlbar machenden Unzulänglichkeiten der Königsberger Bahnanlagen führten schon um die Jahrhundertwende dazu, sich eingehend mit Plänen für die Beseitigung der Mißstände zu befassen.

2. *Die Eisenbahnanlagen nach der Umgestaltung.* (Abb. 2.)

Die ersten Entwürfe für die Umgestaltung beschränkten sich auf den ältesten und besonders ungünstigen Ostbahnhof. Bereits bei diesen Entwürfen wurde mit der Möglichkeit einer Einbeziehung der ostpreußischen Südbahn in den neu auszugestaltenden Bahnhof gerechnet. Nach der Verstaatlichung dieser Bahn im Jahre 1903 erstreckten sich die Planungen dann auf die gesamten Anlagen südlich des Pregels und die Einführung auch der Pillauer und Labiauer Strecke in den neu zu schaffenden zentralen Hauptbahnhof. Der Entschluß, die Labiauer Linie nördlich des Pregels zu verlegen und auf dem durch die Beseitigung der Festungswerke frei gewordenen Gelände näher an den Stadtkern heranzuschieben, wurde erst später gefaßt, als die Arbeiten südlich des Pregels bereits im Gange waren. Es war von vornherein klar, daß eine befriedigende Lösung nur möglich war, wenn der auch aus Gründen der Stadterweiterungsmöglichkeit dringende Wunsch der Stadt Königsberg auf Beseitigung des veralteten und militärisch wertlosen inneren Festungsgürtels in Erfüllung ging. Die sehr schwierigen Verhandlungen zwischen der Stadt und dem Militärfiskus, die gleichzeitig mit der Bearbeitung der Entwürfe für die Neugestaltung der Eisenbahnanlagen liefen, führten erst im Jahre 1910 zum Abschluß eines Vertrages, der den Wünschen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung entsprach und das notwendige Gelände für die neuen Bahnanlagen freimachte.

Inzwischen hatten auch die vorbereitenden Entwurfsarbeiten so gefördert werden können, daß nach Bewilligung der erforderlichen Mittel durch den preußischen Landtag und nach der Aufstellung der Ausführungsentwürfe im Jahre 1912 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte, die dann nach Unterbrechung durch die Kriegsjahre und nach Verzögerung durch die Folgen des Krieges freilich erst im Jahre 1929 so weit beendet werden konnten, daß in der Nacht vom 18. zum 19. September die alten Königsberger Staatsbahnhöfe ihre Pforten schlossen und der Verkehr auf die neuen Anlagen umgeleitet wurde. Etwa ein Jahr früher war bereits der neue Güterbahnhof im Norden der Stadt einem bei der raschen Ausdehnung der Stadt, besonders in nordwestlicher Richtung, dringenden Bedürfnis entsprechend eröffnet worden. Noch früher, schon während des Krieges, waren auf dem durch die Beseitigung des Forts Friedrichsburg gewonnenen Gelände neue Freiladestraßen des Ostgüterbahnhofs angelegt und in Benutzung genommen, die für den starken militärischen Güterverkehr ganz besonders notwendig waren.

Maßgebend für die gesamte Umgestaltung der Bahnanlagen war die Lage des neuen Zentralbahnhofs. Wollte man im Rahmen erschwinglicher Geldmittel bleiben und das gesamte städtische Verkehrsbild nicht vollständig ändern, so mußte man den neuen Hauptbahnhof in möglichste Nähe der für den Verkehr besonders wichtigen alten Bahnhöfe der Ost- und Südbahn legen.

An eine Verschiebung des Mittelpunktes des Eisenbahnpersonenverkehrs in die nördlichen Stadtteile, etwa in die Gegend des heutigen Nordbahnhofs, ist bei der in das erste Jahrzehnt des Jahrhunderts fallenden Plangestaltung ernstlich wohl nie gedacht worden. Entwürfe dieser Art sind wenigstens nicht aufgestellt worden. Die über Erwarten starke Entwicklung der Stadt in nördlicher, vorwiegend nordwestlicher Richtung ist erst nach Beseitigung der Festungswälle besonders in den allerletzten Jahren erfolgt. Und auch erst in letzter Zeit sind vorwiegend in Kreisen, die nicht der Eisenbahnverwaltung angehören, Zweifel aufgetaucht, ob die gewählte Lage des neuen Hauptbahnhofs die günstigste sei. Aber selbst wenn man die Entwicklung voll vorausgesehen hätte, wäre die Entschließung wohl kaum anders ausgefallen als im Jahre 1911. Die Heranführung des innerstädtischen Verkehrs an den Fernbahnhof ist in erster Linie Sache der städtischen Verkehrsmittel. Die Eisenbahn mußte auch darauf bedacht sein, den Fernverkehr, in diesem Fall besonders den großen Durchgangsverkehr nach dem Osten, nicht durch die bei Verlegung des Bahnhofs nach Norden unvermeidliche Linienverlängerung um schätzungsweise mindestens 10 km zu erschweren. Auch an der Kostenfrage wären solche Pläne gescheitert. Die Ostbahn hätte auf eine Länge von etwa 20 km vollständig verlegt werden müssen. Es wäre auch unmöglich gewesen, den gesamten Verkehr über eine Drehbrücke, wie sie jetzt für die Ueberschreitung des Pregels durch die Pillauer und Labiauer Strecke erbaut ist, zu leiten. Die für die Schiffahrt erforderlichen Oeffnungen dieser Brücke wären bei so großer Zugbelastung nicht mehr möglich gewesen. Man hätte sich dann zum Bau einer Hochbrücke mit außerordentlich kostspieligen Zuführungsrampen, besonders von Süden her, entschließen müssen. Außerdem wäre ein zweiter Pregelübergang östlich der Stadt notwendig geworden. Es wäre auch in unmittelbarer Nähe des heutigen Nordbahnhofs kein Platz für die umfangreichen Abstell- und Lokomotivanlagen des Zentralbahnhofs vorhanden gewesen. Diese Anlagen hätten daher in großer Entfernung vom Hauptbahnhof geschaffen werden müssen, was eine ständige Verteuerung und Erschwerung des Betriebes zur Folge gehabt hätte.

Die Lage des Zentralbahnhofs im Süden der Stadt in unmittelbarer Nähe der alten Hauptbahnhöfe muß daher auch heute noch bei gerechter Würdigung aller Belange als die richtige Lösung bezeichnet werden.

Für die grundsätzliche Ausgestaltung des Zentralbahnhofs kamen zwei Lösungen in Frage, ein Kopfbahnhof etwa an der Stelle der alten Hauptbahnhöfe südlich des Pregels oder ein sich tangential an den Stadtkern anschmiegender Durchgangsbahnhof.

Da durchgehende Züge nur auf der Ostbahnstrecke Berlin—Königsberg—Eydtkuhnen verkehren, während die Züge aller übrigen Strecken in Königsberg endigen, hätte ein neuzeitlich ausgebildeter Kopfbahnhof wesentliche Betriebserschwernisse nicht gebracht. Der Vorteil, daß ein Kopfbahnhof weiter in den Stadtmittelpunkt vorgeschoben werden konnte, wobei allerdings immer das zur Verfügung stehende Gelände und der Pregelfluß ein weiteres Vordringen als bei den alten Bahnhöfen verbot, konnte deshalb nicht sehr hoch bewertet werden, weil es möglich war, auch einen Durchgangsbahnhof so nahe an den Stadtkern heranzuschieben, daß die Vergrößerung der Entfernung vom Stadtmittelpunkt bis zu den Bahnhofsgebäuden nur etwa 500 m betrug. Diese Entfernung konnte bei der heutigen Schnelligkeit des städtischen Verkehrs keine Rolle spielen. Anderseits war es bei einem Kopfbahnhof, der bei zweckentsprechender Ausbildung eine wesentlich größere Längenentwicklung erhalten mußte als die alten Kopfbahnhöfe, nicht möglich, den Verschiebebahnhof an seiner heutigen Stellung zu belassen, da die Verbindung zwischen Verschiebebahnhof und dem Güterbahnhof der Ostbahn unterbrochen worden wäre. Die Anlage eines neuen Verschiebebahnhofs westlich der Strecke Berlin—Königsberg wäre also eine unbedingte Notwendigkeit geworden. Berücksichtigt man außerdem die hohen Kosten und Schwierigkeiten, die beim Bau eines Kopfbahnhofs durch die Aufrechterhaltung des Betriebes entstehen mußten, so war der Entschluß, einen Durchgangsbahnhof anzulegen, der auf völlig freiem Gelände ohne jede Störung des Betriebes entstehen konnte, nicht schwer.

Das Empfangsgebäude und der Vorplatz des neuen Hauptbahnhofes liegen am südlichen Ende des die Innenstadt in etwa nord-südlicher Richtung durchziehenden Hauptverkehrsstraßenzuges. Das Planum des Bahnhofs wurde auf eine durchschnittlich 5 bis 6 m hohe Anschüttung gelegt, um eine bequeme schienenfreie Durchführung von städtischen Straßen und die schienenfreie Kreuzung der Personenzuggleise mit den in Geländehöhe verbleibenden Gleisen des Verschiebe- und Güterbahnhofs zu ermöglichen.

Das Rückgrat des Hauptbahnhofs bildet die zweigleisige Ostbahnstrecke Berlin—Königsberg—Eydtkuhnen. Der Bahnkörper dieser Strecke ist bis zum Haltepunkt Ponarth unverändert geblieben. Hier teilt sich die Ostbahn in eine zweigleisige Personenzugstrecke und eine ebenfalls zweigleisige Güterzugstrecke. Die Güterzuggleise werden in östlicher Richtung in den Verschiebebahnhof geleitet. Die Personenzuggleise steigen an, überbrücken den Engpaß zwischen Verschiebebahnhof und Hauptgüterbahnhof und laufen in einer großen Schleife in die große Halle des Hauptbahnhofs ein. Sie verlassen die Halle in südöstlicher Richtung. In der Gegend des Schlachthofes haben sie die alte Ostbahnstrecke nach Eydtkuhnen wieder erreicht. Hier vereinigen sich auch die Güterzuggleise, vom Verschiebebahnhof kommend, mit den Personenzuggleisen.

Das Güterzuggleis der zwischen Korschen und Königsberg noch eingleisigen Hauptbahn Prostken—Königsberg (Südbahn) zweigt ebenfalls in der Gegend des Schlachthofes ab und wird gemeinsam mit dem Personenzuggleis auf einem zweigleisigen spitzwinkligen Kreuzungsbauwerk jetzt schienenfrei über die Güterzuggleise der Ostbahn geführt. Nach Ueberkreuzung der Ostbahngütergleise läuft das Güterzuggleis nach dem Verschiebebahnhof, das Personenzuggleis nach dem Hauptpersonenbahnhof und wird unmittelbar südlich der Ostbahn in die Bahnhofshalle eingeführt. Der Bahnkörper der Südbahn besitzt die für einen späteren zweigleisigen Ausbau erforderliche Breite.

Unmittelbar nördlich der Ostbahn liegen die Bahnsteige der bis zum Villenvorort Metgethen zweigleisigen Hauptbahn nach Pillau. Die Personenzuggleise dieser Strecken kreuzen ebenfalls den Engpaß zwischen Hauptgüterbahnhof und Verschiebebahnhof schienenfrei auf einer stattlichen Eisenbahnbrücke, laufen auf hohem Damm bis zum Pregel, überschreiten diesen auf einer neuen zweigeschossigen Flußbrücke mit Drehöffnung, deren Untergeschoß dem städtischen Straßenverkehr dient, und erreichen in westlicher Richtung weiterführend im Bahnhof Ratshof den alten Bahnkörper der Pillauer Strecke. Die Güterzuggleise der Pillauer Strecke zweigen unmittelbar südlich der neuen Pregelbrücke ab.

Die eingleisige Nebenbahn Tilsit — Labiau hat bereits von dem an der Nordostgrenze von Königsberg gelegenen Bahnhof Rothenstein ab eine vollständig veränderte Führung erhalten. Die alte, in weitem Bogen durch die nordwestlichen Vororte führende Linie, die von Rothenstein bis zur Einmündung in den alten Ostbahnhof nicht weniger als 24 zum Teil sehr wichtige städtische Verkehrsstraßen in Schienenhöhe kreuzte, ist verlassen. Das durch die Entfestigung frei gewordene Gelände bot Gelegenheit, die Linie auf wesentlich kürzerem Wege nach dem Hauptbahnhof zu leiten. Die Strecke senkt sich unmittelbar südlich des Bahnhofs Rothenstein und wird zunächst in einem tiefen Einschnitt, dann nördlich und südlich des Pregels auf hohem Damm als nördlichste Strecke in den Hauptbahnhof eingeführt. Schienenübergänge besitzt die verlegte Strecke überhaupt nicht mehr. Sämtliche Straßen sind über- oder unterführt. Auch der Bahnkörper dieser Strecke ist zweigleisig hergestellt. Die mit der Pillauer Strecke gemeinsam benutzte Pregelbrücke bietet Platz für vier Gleise. Die Abzweigung der Güterzüge liegt ebenfalls unmittelbar südlich der Pregelbrücke.

Auch die Cranzer Bahn hat zwischen Rothenstein und ihrem Endbahnhof einen neuen Bahnkörper erhalten. Sie läuft jetzt unmittelbar westlich neben der Labiauer Strecke. Die bisherige Kreuzung dieser beiden Strecken im Bahnhof Rothenstein ist hierdurch fortgefallen. Die Schienenkreuzung zwischen Labiauer Linie und Samlandbahn bei dem früheren Haltepunkt Tragheimer Palve (Abb. 1) ist durch die Verlegung der Labiauer Strecke ebenfalls aufgehoben. Die Samlandbahn konnte dabei ihre alte Lage beibehalten. Ebenso ist die Kleinbahn Neuhausen—Königsberg bisher unverändert geblieben. Da sie jedoch fast in ihrem ganzen Verlauf innerhalb der Stadtgrenze unmittelbar auf und neben städtischen Straßen liegt, wird auch sie dem wachsenden Straßenverkehr in absehbarer Zeit weichen müssen.

Außer dem Hauptbahnhof hat Königsberg drei weitere neue Personenbahnhöfe erhalten. Unmittelbar nördlich der neuen Pregelbrücke, kurz bevor die Strecken nach Pillau und Labiau auseinanderlaufen, ist der Bahnhof Holländerbaum als Personenhaltepunkt entstanden. „Holländerbaum" nach der in früheren Zeiten an dieser Stelle den Pregelfluß hauptsächlich gegen holländische Schiffe absperrenden Zollschranke genannt. Er dient als Ersatz für den bei der Umgestaltung der Bahnanlagen für den öffentlichen Verkehr geschlossenen Lizentbahnhof. Er hat besondere Bedeutung für den Ausflugverkehr auf der Pillauer Strecke nach dem Vorort Metgethen mit waldreicher Umgebung und sich schnell entwickelnder Landhaussiedlung, nach dem Ostseebad Neuhäuser und nach der Hafenstadt Pillau selbst. Da der Bahnhof Holländerbaum sehr günstig zu den Industrie- und Hafenanlagen auf beiden Seiten des unteren Pregelflusses liegt, ist er auch für den Arbeiter- und Berufsverkehr wichtig.

Zwischen dem Bahnhof Holländerbaum und Rothenstein hat die verlegte Labiauer Strecke zwei weitere Personenhaltepunkte erhalten, den Nordbahnhof und den Bahnhof Maraunenhof. Der Nordbahnhof liegt an der Stelle der früheren Endbahnhöfe der Samlandbahn und der Cranzer Bahn und ist als Gemeinschaftsbahnhof für diese Bahnen und die Reichsbahnstrecke nach Labiau ausgebildet. Das Empfangsgebäude besitzt eine gemeinschaftliche Halle, Gepäckabfertigung und Warteräume. Nur die Schalter sind für die drei Bahnen getrennt. Die Gepäckabfertigung besorgt die Reichsbahn für alle Strecken. An einen gemeinsamen Querbahnsteig schließen sich drei Zungenbahnsteige für die Privatbahnen, in Straßenhöhe gelegen, und vorläufig ein im Einschnitt liegender Bahnsteig für die Reichsbahnstrecke an.

Der Haltepunkt Maraunenhof ist als Ersatz für den fortgefallenen Haltepunkt Tragheimer Palve der alten Labiauer Linie und zur Verbindung des Villenvorortes Maraunenhof mit dem Hauptbahnhof gedacht. Die Cranzer Bahn wird voraussichtlich auch in Maraunenhof einen Bahnsteig anlegen.

Größere Bedeutung werden sowohl der Bahnhof Maraunenhof als auch ganz besonders der Nordbahnhof erhalten, wenn, wie geplant, nördlich des Bahnhofs Holländerbaum die Strecken nach Pillau und Labiau eine Verbindungsbahn erhalten werden (Abb. 2 gestrichelt). Es wird dann möglich, außer vom Hauptbahnhof auch von Rothenstein über Maraunenhof—Nordbahnhof Ausflugzüge in Richtung Pillau verkehren zu lassen. Bei dem starken Anwachsen der nördlichen Wohnviertel, denen sowohl der Hauptbahnhof als auch die Bahnhöfe Holländerbaum und Ratshof zu entfernt liegen und die daher für Ausflüge vorzugsweise die Cranzer Bahn und die Samlandbahn benutzen, ist ein lebhafter Personenverkehr vom Nordbahnhof auch nach Richtung Pillau zu erwarten.

Der Königsberger Güterverkehr soll in Zukunft für die südlicheren Stadtteile auf dem Hauptgüterbahnhof, für die nördlicheren Stadtteile auf dem Güterbahnhof Nord zusammengefaßt werden. Der zur Zeit noch für den Verkehr geöffnete alte Güterbahnhof Lizent wird voraussichtlich noch in diesem Jahre geschlossen werden und dann nur noch als Privatanschlußbahnhof vom Bahnhof Ratshof aus bedient werden.

Die Schaffung eines neuen Güterbahnhofs im Norden der Stadt war nicht nur wegen der großen Entfernung der nördlichen Stadtteile und der bei dem ständig wachsenden Straßenverkehr immer dringenderen Entlastung der Hauptverkehrsstraßen der Altstadt geboten, sondern er bietet auch deshalb große Vorteile, weil die

Nordstadt erheblich höher gelegen ist als die im Pregeltal und die auf dem südlichen Pregelufer gelegenen Stadtteile. Sämtliche Verbindungsstraßen zwischen Nord- und Südstadt weisen daher für Lastfuhrwerke besonders unbequeme steil geneigte Straßenrampen auf. Wichtig ist der Nordgüterbahnhof auch für die in seiner Nähe befindliche Ostmesse, auf deren Gelände auch mehrmals im Jahre Pferde- und Zuchttierausstellungen stattfinden. Der Nordgüterbahnhof liegt nördlich des Personenbahnhofs Nord an der verlegten Labiauer Strecke. Auf ihm wird sich in Zukunft auch der Uebergabeverkehr zwischen Samland- und Cranzer Bahn einerseits und Reichsbahn anderseits abspielen.

Der Hauptgüterbahnhof befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs der Ostbahn. Zur Erweiterung der Ladestraßen, die zum größten Teil, wie bereits erwähnt, schon während des Krieges erfolgt ist, stand das Gelände der alten Feste Friedrichsburg zur Verfügung, von der nur das Torgebäude aus historischen Gründen erhalten geblieben ist. Der geplante Bau eines neuzeitlichen Güterschuppens für Versand, Empfang und Umladung mußte wegen Mangel an Mitteln noch verschoben werden. Nach entsprechendem Ausbau wird der alte Schuppen der Ostbahn noch einige Jahre, wenn auch unter gewissen Schwierigkeiten und bei größerem Personalverbrauch, imstande sein, den Stückgutverkehr zu bewältigen. Von einer neuzeitlichen Umgestaltung des Verschiebebahnhofs muß auch zunächst noch abgesehen werden. Dies wird um so eher möglich sein, weil der Betrieb im Verschiebebahnhof durch den Fortfall der früheren mitten durch den Bahnhof laufenden Personenzuggleise erleichtert worden ist.

In dem zwischen dem westlichen Abstellbahnhof des Hauptpersonenbahnhofs (auf Abb. 2 mit „a" bezeichnet) und dem Verschiebebahnhof liegenden Zwickel ist an Stelle der früheren *drei* engen veralteten Anlagen ein sehr leistungsfähiger zentraler Lokomotivbahnhof entstanden. Der gesamte Lokomotivdienst für Personen- und Güterzüge ist hier zusammengefaßt, wodurch eine sehr wirtschaftliche Personalausnutzung möglich ist. Der neue Lokomotivbahnhof besteht aus einem auf etwa 140 Stände erweiterungsfähigen Schuppen und aus mit neuzeitlichen Ladevorrichtungen ausgestatteten Bekohlungsanlagen.

In unmittelbarer Nähe des Lokomotivschuppens ist ein Fernheizwerk errichtet, an das sämtliche südlich des Pregels neu entstandenen Bahngebäude und das neue umfangreiche Bahnpostamt angeschlossen werden.

Im unmittelbaren Anschluß an den Verschiebebahnhof der Reichsbahn hat die Stadt Königsberg am Unterlauf des Pregels in den Jahren 1913 bis 1924 umfangreiche Hafenanlagen erbaut (Abb. 2). Nach Schaffung einer genügend tiefen Fahrrinne am Nordrande des Frischen Haffs (des sogenannten „Seekanals") durch die Wasserbauverwaltung können jetzt auch Seeschiffe mit größerem Tiefgang nach Königsberg gelangen, wo sie in den neuen Hafenbecken genügend Platz und leistungsfähige Umschlagvorrichtungen finden.

Den Betrieb im neuen Hafen führt ebenso wie auf den alten an beiden Pregelufern gelegenen Umschlagstellen die Reichsbahnverwaltung. Da der Verkehr im Königsberger Hafen als Folge des Krieges noch stark daniederliegt, ist der Ausbau der Eisenbahnanlagen zunächst auf die Bezirksbahnhöfe für die drei zunächst ausgebauten Becken beschränkt. Die Ordnung der für den Hafen bestimmten Wagen nach den Hafenbezirken findet bis zum Ausbau eines besonderen Hafenverschiebebahnhofs noch auf dem Verschiebebahnhof der Reichsbahn statt.

B. DIE GLEISANLAGEN DER NEUEN BAHNANLAGEN.

Von Reichsbahnrat Harms, Königsberg (Pr.).

I. Der Haltepunkt Königsberg (Pr.)-Ponarth.

Die Abzweigung der Güterzüge der Strecke von Marienburg (Berlin) und ihrer Zubringerlinien erfolgt unmittelbar vor dem Haltepunkt Königsberg (Pr.)-Ponarth, der zur Bedienung des Personenverkehrs des Königsberger Vororts Ponarth dient (Abb. 2). Die Abzweigungsstelle ist insoweit bemerkenswert, als sie gleichzeitig ausgenutzt worden ist für die Einführung mehrerer Anschlüsse (Abb. 3).

Auf der Südostseite zweigt von den Gütergleisen ein größerer Anschluß ab. Das dort im Plan noch dargestellte Gleis 5 dient als Ausziehgleis dieses Anschlusses. Auf der Südwestseite münden die Verbindungsgleise zu der Brauerei Schönbusch und zur Uniongießerei in Contienen in die Abzweigstelle ein. Von und zur Uniongießerei, einer größeren Maschinenfabrik, Schiffswerft und Lokomotivbauanstalt, sind nicht nur Fahrwege zu den Gütergleisen, sondern auch zu den Personengleisen geschaffen für die Durchführung von Arbeiterzügen. Die in der Skizze noch ersichtlichen Stumpfgleise 9 und 13 dienen zur Trennung der Frachten für die Uniongießerei und die Brauerei Schönbusch.

Die beiden Personenzuggleise sind im Haltepunkt mit Außenbahnsteigen versehen, die ohne Ueberschreiten von Schienen zu ebener Erde zugänglich sind. Eine früher den Haltepunkt in Schienenhöhe kreuzende Straße ist gleichfalls überführt worden.

II. Der Hauptpersonenbahnhof (Gleisplan auf Tafel 1).

1. Die Benutzung der Bahnsteiggleise. Vom Haltepunkt Königsberg (Pr.)-Ponarth führen die Personenzuggleise der Strecke Berlin—Marienburg—Königsberg (Pr.) auf eigenem Bahnkörper nach Ueberschreitung

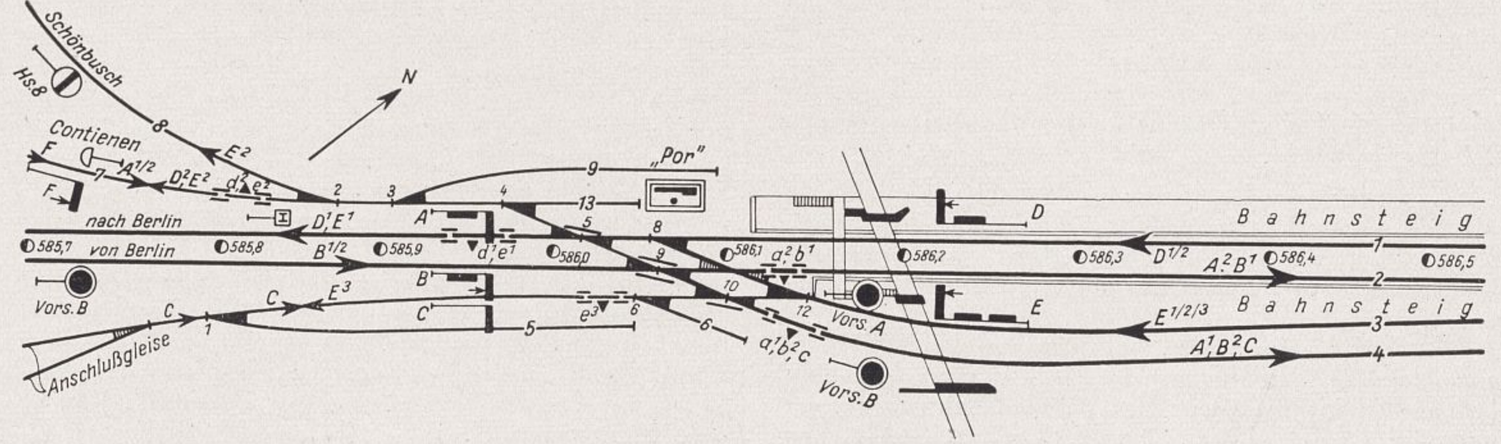


Abb. 3, Haltepunkt Königsberg (Pr.) - Ponarth.

des nördlichen Kopfes des Verschiebebahnhofs in den neuen Personenbahnhof, und zwar an die Bahnsteige IV und V, die je mit einem Ueberholungsgleis versehen worden sind. Der Bahnsteig IV dient dem Verkehr von Königsberg nach Marienburg—Berlin, der Bahnsteig V dem Verkehr von Königsberg (Pr.) nach Insterburg—Eydtkuhnen. Außer zu dem bisher angegebenen Verkehr dienen die beiden Bahnsteige noch zur Aufnahme der Züge der Zubringerlinien der Hauptstrecke Marienburg—Königsberg—Insterburg. Der Bahnsteig IV nimmt somit die Züge von Gerdauen, einer im Bahnhof Löwenhagen in die Strecke von Insterburg einmündenden Nebenbahn, und die Züge nach Allenstein auf. Die Linie nach Allenstein zweigt hinter dem Bahnhof Kobbelbude aus der Strecke nach Marienburg ab. Am Bahnsteig V werden noch die Züge von Allenstein abgefertigt. Außer den Hauptfahrwegen an die Bahnsteige IV und V ist noch ein weiterer für die Einfahrt in Gleis 21 und für die Ausfahrt aus Gleis 8 am Bahnsteig III für die Marienburger Strecke hergestellt. Diese beiden Gleise werden für die Richtung Marienburg mitbenutzt zur Abfertigung von Sonder- und Ferienzügen und für die in Königsberg endenden Schnellzüge.

Vor Kopf der Bahnsteige IV und V befinden sich Aufstellgleise für Eilgut und Postwagen sowie Wartegleise für Lokomotiven derjenigen Züge, die in Königsberg Maschinenwechsel vornehmen.

Beiderseits der durchgehenden Hauptbahn Marienburg—Königsberg (Pr.)—Eydtkuhnen sind die in Königsberg endenden Linien eingeführt. Von diesen ist die Linie von Prostken an den Bahnsteig VI gelegt, von dem außerdem die Züge nach Gerdauen abfahren. Die Strecke von Pillau endigt am Bahnsteig III und II; letzterer Bahnsteig wird jedoch im allgemeinen nur für den Ausflug- und Vorortverkehr nach Metgethen, einem Ort an der Strecke nach Pillau, benutzt. Die vorläufig eingleisige Bahn von Tilsit über Labiau ist an den Bahnsteig I geleitet, der später bei Bedarf auch einzelne durchgeführte Züge der Küstenbahn von Cranz aufnehmen kann, die jetzt im Nordbahnhof enden.

2. Die Abstellanlagen. Die Abstellanlagen für den neuen Personenbahnhof sind nach zwei Hauptgruppen zu unterscheiden, einem westlichen und einem östlichen Teil. Der westlich vom Bauwerk 2 gelegene Abstellbahnhof nimmt die vom Osten aus der Richtung Insterburg, Gerdauen und Prostken in den Bahnhof eingefahrenen und endenden Züge auf. Er konnte wegen der Gestalt des zur Verfügung stehenden Geländes fast nur mit Stumpfgleisen versehen werden. An der einen Längsseite des Bahnhofs ist ein rd. 180 m langer Wagenreinigungsschuppen mit Ständen zur gleichzeitigen Behandlung von drei Zügen errichtet. In einem Anbau an dem Schuppen ist die Wagenwerkmeisterei untergebracht. In dem Wagenreinigungsschuppen werden die Hauptreinigungen für die Züge aller Strecken, soweit sie in Königsberg erfolgt, vorgenommen, während die Zwischenreinigungen in den Stumpfgleisen erfolgen. Weitere Stumpfgleise dienen zum Anschluß eines Triebwagenschuppens und einer Oelgasanstalt sowie zum Aufstellen von Reservewagen.

Die östlich des Bauwerks 3 gelegenen Abstellanlagen nehmen die Parks der Züge von Marienburg, Allenstein, Pillau, Metgethen und Tilsit sowie Reservewagen auf. Sie bestehen aus drei beiderseits angeschlossenen Gruppen.

3. Nebenanlagen. a) Der Postbahnhof. Zum Umschlag der Postsendungen ist ein besonderer Postbahnhof an der Nordwestseite des Bahnhofs ausgebaut, der mit vier Ladegleisen an sägezahnförmigen Ladebühnen und zwei Ladegleisen an einer längeren zungenförmigen Bühne ausgestattet ist. Zwei längere beiderseits angeschlossene Gleise dienen als Uebergabegleise zwischen Post und Reichsbahn, ein drittes Gleis zum Umfahren der Lokomotiven von einem Ende des Postbahnhofs zum andern.

b) Der Eilgutbahnhof. Oestlich der Bahnsteiganlagen ist für den Eilgutverkehr ein neuer Eilgutbahnhof errichtet. Er enthält vor dem Eilgutschuppen drei Ladegleise mit den zugehörigen Ladebühnen für Eilstückgut, östlich vom Bauwerk 3 für Wagenladungen zwei Ladegleise mit dazwischenliegender Ladestraße, eine Kopframpe mit zwei Kopfgleisen und Seitengleisen und ein Gleis für die Verladung von Viehsendungen an der neuen Viehrampe, die wegen des starken örtlichen Viehverkehrs besonders umfangreich ausgebaut werden mußte.

Zum Aufstellen und Ordnen von Eilgutwagen stehen drei beiderseits angeschlossene Gleise und die Spitzen der Tilsiter Gruppe zur Verfügung.

4. Verkehrsgleise. Zur Durchführung der im Gebiet der Bahnsteiganlagen erforderlichen Rangierbewegungen und Lokfahrten stehen drei Verkehrsgleise zur Verfügung, je eins an den Außenseiten des Bahnhofs und eins in der Mitte. Die Verbindung des nördlichen Gleises mit dem Lokomotivgleis auf dem Bauwerk 2 zur Durchführung der Lokfahrten zum Lokomotivschuppen war nicht ganz einfach zu verwirklichen, weil mit der dazu erforderlichen Weichenstraße auf eine Länge von 425 m eine Querabweichung von 98 m zu überwinden war. Da dieser Fahrweg sämtliche Einfahrgleise von Westen kreuzt, ist an zwei Stellen für die Lokomotiven eine Gelegenheit zum Warten geschaffen.

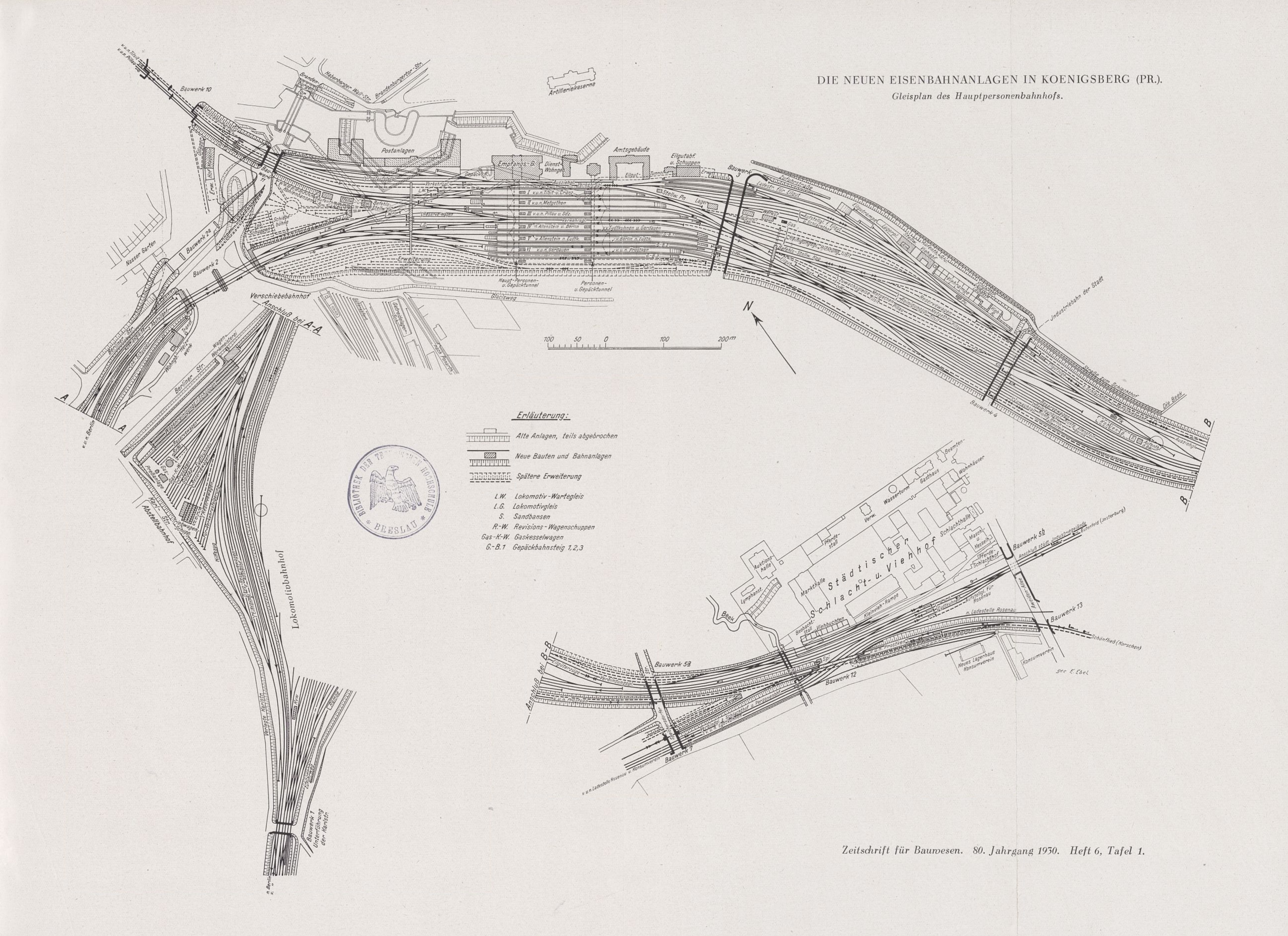
Die Verbindung zwischen dem Lokbahnhof, der zwischen dem westlichen Abstellbahnhof und dem Verschiebebahnhof sowohl für Personenzuglokomotiven wie für Güterzugmaschinen angelegt ist, und dem Personenbahnhof ist vom Lokbahnhof bis vor dem Bauwerk 2 zweigleisig ausgeführt, über das Bauwerk 2 selbst jedoch zur Ersparnis erheblicher Kosten für den Ueberbau nur eingleisig geleitet. Oestlich des Bauwerks 2 spaltet sich der Weg in drei eingleisige Straßen zu den drei Verkehrsgleisen, deren eine oben bereits beschrieben wurde. Auch für die anderen beiden Straßen sind an geeigneten Stellen Kreuzungs- und Wartegelegenheiten für die Lok- und Rangierfahrten geschaffen oder können bei weiterem Bedarf noch geschaffen werden.

Die drei Verkehrsgleise des Bahnsteiggebietes sind auf der Ostseite der Anlagen mit den Abstellgruppen und der kleinen Aushilfs-Lokbehandlungsanlage verbunden. Zur Post und zum Eilgutbezirk führt nur das nördliche Verkehrsgleis unmittelbar.

III. Der Güterbahnhof Königsberg-Nord.

Der im nördlichen höher gelegenen Teile der Stadt Königsberg (Pr.) hergestellte neue Güterbahnhof Königsberg (Pr.)-Nord schmiegt sich der hier aus städtebaulichen Gründen im Bogen verlaufenden verlegten Linie nach Labiau—Tilsit an (s. Abb. 2). Er hat zwei Ein- und Ausfahrgleise erhalten, denen sich mehrere Rangiergleise seitlich anschließen. Die Rangiergleise werden auf dem der Stadt abgekehrten Ende von einem Ablaufberg bedient, während sie auf dem dem Berg abgewandten Ende mit den Ladestraßen, Rampen und Güterschuppen verbunden sind. In der Rangiergruppe sind Uebergabegleise für den Austausch von Wagen mit der Königsberg-Cranzer Eisenbahn und der Samlandbahn ausgebaut, die mit einer Weichenstraße unter Kreuzung des Labiauer Streckengleises mit den Endbahnhöfen dieser Bahnen in Königsberg verbunden sind.

(Fortsetzung folgt.)



DIE NEUEN EISENBAHNANLAGEN IN KOENIGSBERG (PR.).
Gleisplan des Hauptpersonenbahnhofs.

